

LOT POLSKI

ORGAN OFICJALNY L.O.P.P. i A.R.P.

NR. 8 KWIECIEŃ 1931 R.

CENA ZŁ. 1.

Wydawnictwa Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej

LOT POLSKI

ORGAN OFICJ. L.O.P.P. I AEROKLUBU R. P.

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY LOTNICTWU ORAZ ZAGADNIENIOM OBRONY POWIETRZNEJ I CHEMICZNO-GAZOWEJ

WYDAWNICTWA ROK IX.

Redaktor: **Jerzy Witkowski.**

Założyciel pisma: January Grzędziński

Prenumerata: w kraju: Rocznie 18 zł. —, półrocznie 9 zł. —, kwartalnie 4.50 zł.; Nr. pojed. 1 zł.
Abonnement: zagranicą: „ 18 fr. szw. „ 9 fr. szw. „ 4.50 fr. szw. „ 1 fr.

Zmiana adresu — 0,50 gr.

Ogłoszenia: zewnętrzna strona okładki 600 zł., wewnętrzne strony okładki: $^1/_1$ — 500 zł., $^1/_2$ — 270 zł.; przed tekstem $^1/_1$ — 350 zł., $^1/_2$ — 200 zł., $^1/_4$ — 125 zł.; poza tekstem: $^1/_1$ — 280 zł., $^1/_2$ — 150 zł., $^1/_4$ — 85 zł., $^1/_8$ — 50 zł. $^1/_{16}$ 30 zł., wkładka kolorowa w tekście 500 zł.; strona artykułu informacyjno-reklamowego 600 zł.

Adres Redakcji i Administracji: **Warszawa, Długa 50, II piętro.** Telefon: red. i adm. 311-48.

Konto czekowe P. K. O. Nr. 7860.

Redaktor przyjmuje codziennie od $11^1/_2$ do $12^1/_2$.

Reprezentacje:

W KRAJU: Włocławek: L. Makowski. Centralne Biuro Dzienników i Ogłoszeń, ul. Kościuszki 1, tel. 195. **Katowice:** „Hermes" Międzynarodowe Biuro Reklam i Wydawnictw, Kościuszki 33.

ZAGRANICĄ: Francja: p. E. de Gavardie, Paris XVI, Rue Nicolo 65bis. — **Niemcy:** p. A. Schulhof, Berlin W. 15, Pfalzburgerstr. 83. — **Włochy:** Comp. Nazionale Aeronautica, Roma, Galleria di Piazza Colonna.

LOT POLSKI

ORGAN·LIGI·OBRONY·POWIETRZNEJ·I·PRZECIWGAZOWEJ
ORAZ·AEROKLUBU·RZECZYPOSPOLITEJ·POLSKIEJ·

ROK IX. — Nr. 8 (95). DWUTYGODNIK. KWIECIEŃ 1931.

DNIA 22 MARCA 1931 ROKU, KIEDY
PREZYDENTEM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ BYŁ
PROFESOR DOKTÓR

IGNACY MOŚCICKI

PIERWSZYM MARSZAŁKIEM POLSKI
I MINISTREM SPRAW WOJSKOWYCH

JÓZEF PIŁSUDSKI

PREZESEM RADY MINISTRÓW WALERY SŁAWEK, MARSZAŁKIEM SEJMU DR·KAZIMIERZ ŚWITALSKI, MARSZAŁKIEM SENATU WŁADYSŁAW RACZKIEWICZ, MINISTREM I ZASTĘPCĄ PREZESA RADY MINISTRÓW BRONISŁAW PIERACKI, MINISTREM SPRAW WEWNĘTRZNYCH GENERAŁ DR·FELICJAN SŁAWOJ·SKŁADKOWSKI, MINISTREM SPRAW ZAGRANICZNYCH AUGUST ZALESKI, MINISTREM KOMUNIKACJI INŻ·ALFONS KUHN, URZĄD PREZYDENTA MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY SPRAWOWAŁ INŻ· ZYGMUNT SŁOMIŃSKI, PREZESEM RADY NACZELNEJ AEROKLUBU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ BYŁ GENERAŁ DYW·DANIEL KONARZEWSKI, A PREZESEM ZARZĄDU GŁÓWNEGO JANUSZ KS·RADZIWIŁŁ, DOKONAŁ J·E·KS·BISKUP POLOWY STANISŁAW GALL AKTU UROCZYSTEGO POŚWIĘCENIA, POCZEM NASTĄPIŁO OTWARCIE
LOKALU KLUBOWEGO

AEROKLUBU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

PRZY UL· KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE 44 W WARSZAWIE ODDANEGO NA TEN CEL PRZEZ MINISTERSTWO SPRAW WOJSKOWYCH, A URZĄDZONEGO WEDŁUG PROJEKTÓW P. MIECZYSŁAWA KOTARBIŃSKIEGO, PROFESORA SZKOŁY SZTUK PIĘKNYCH W WARSZAWIE, Z FUNDUSZÓW OFIAROWANYCH PRZEZ



MINISTERSTWO SPRAW WOJSKOWYCH

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI

BANK DYSKONTOWY W WARSZAWIE

BANK POLSKI W WARSZAWIE

GÓRNOŚLĄSKIE TOW· PRZEMYSŁOWE W WARSZAW·

GÓRNOŚLĄSKIE ZJEDNOCZONE HUTY
KRÓLEWSKA I LAURA W KATOWICACH

KATOWICKA SPÓŁKA AKC·DLA GÓRNICTWA I HUTNICTWA
„HUTA BISMARKA” W KATOWICACH

PAŃSTWOWE ZAKŁADY LOTNICZE W WARSZAWIE

PAŃSTWOWY BANK ROLNY W WARSZAWIE

PODLASKA WYTWÓRNIA SAMOLOTÓW W BIAŁEJ PODLASKIEJ

POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT” W WARSZAWIE

POLSKIE ZAKŁADY „SKODA” W WARSZAWIE

STANDARD NOBEL W POLSCE W WARSZAWIE

ZAKŁADY MECHANICZNE
E·PLAGE I T·LAŚKIEWICZ W LUBLINIE.

UROCZYSTOŚĆ TĘ ZASZCZYCIĆ RACZYŁ SWOJĄ OBECNOŚCIĄ PAN

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ;
PRÓCZ TEGO OBECNI BYLI: CZŁONKOWIE RZĄDU, CZŁONKOWIE KORPUSU DYPLOMATYCZNEGO, PRZEDSTAWICIELE WŁADZ I INSTYTUCJI RZĄDOWYCH I SPOŁECZNYCH ORAZ CZŁONKOWIE AEROKLUBU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ·

W DOWÓD CZEGO AKT TEN
OBECNI PODPISALI:

I. Mościcki

UROCZYSTOŚĆ POŚWIĘCENIA I OTWARCIA LOKALU KLUBOWEGO AEROKLUBU RZECZYP. POLSKIEJ

Dnia 22 marca odbyła się uroczystość poświęcenia i otwarcia lokalu klubowego Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej przy ul. Krakowskie Przedmieście 11.

Od chwili swego założenia A. R. P. dokładał wszelkich starań by stworzyć reprezentacyjną placówkę lotnictwa polskiego, brak której, przy dość licznych wizytach gości zagranicznych ze świata lotniczego dawał się bardzo odczuwać.

Przystosowanie lokalu Aeroklubu do celów jakim miał służyć, zajęło dość czasu i pociągnęło za sobą pewne koszta

Projekty wnętrz opracował profesor Mieczysław Kotarbiński, świetnie wczuwający się w charakter lokalu, przeznaczonego w pierwszym rzędzie dla ludzi tak nowoczesnych jakimi są lotnicy; nadał on swemu projektowi cechy zupełnie nowoczesności.

A. R. P. mógł lokal ten wykończyć jednak tylko dzięki ofiarności i pomocy szeregu instytucji z ministerstwem Spraw Wojskowych i Ministerstwem Komunikacji na czele. Obecnie po wykończeniu lokalu dokonano uroczystego poświęcenia.

Uroczystość tę łaskawie zaszczycić raczył swoją obecnością Pan Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej.

Około godziny 12-ej zaczęli się zbierać zaproszeni goście i członkowie Aeroklubu. Między innemi przybyli: Pan Premjer Sławek, p. Minister Komunikacji Inż. Alfons Kühn, J. E. nuncjusz apostolski Marmaggi, ambasador francuski Laroche, szereg posłów zagranicznych i attaché wojskowych, przedstawiciele szeregu instytucyj, świata lotniczego, wojskowości z p. Gen. Konarzewskim na czele, prasy i t. p.

O godz. 12,30 przybył Pan Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej w towarzystwie domu wojskowego i cywilnego.

Po zajęciu honorowego miejsca przez Pana Prezydenta, J. E. Ks. Biskup polowy Gall dokonał uroczystego poświęcenia lokalu, poczem wygłosił przemówienie prezes Zarządu Głównego A. R. P. Ks. Janusz Radziwiłł, streszczając dotychczasową działalność A. R. P. i dziękując Panu Prezydentowi za przyjęcie Protektoratu nad tą placówką.

Na zakończenie prezes odczytał uroczysty akt otwarcia klubu zamieszczony w księdze złotej, poczem Pan Prezydent Rzeczypospolitej podpisał ten akt, a za Nim wszyscy obecni.

W końcu nastąpiło wręczenie dyplomów członków wspierających przedstawicielom następujących instytucji:

Bank Dyskontowy w Warszawie,
Bank Polski w Warszawie,
Górnośląskie Towarzystwo Przemysłowe w Warszawie,
Górnośląskie Zjednoczone Huty Królewska i Laura w Katowicaoh,
Katowicka Spółka Akcyjna dla Górnictwa i Hutnictwa „Huta Bismarka" w Katowicach,
Państwowe Zakłady Lotnicze w Warszawie,
Państwowy Bank Rolny w Warszawie,
Podlaska Wytwórnia Samolotów w Białej Podlaskiej.
Polskie Linje Lotnicze „Lot" w Warszawie,
Polskie Zakłady „Skoda" w Warszawie,
Standard Nobel w Polsce w Warszawie,
Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie.

Na zakończenie uroczystości odbył się miły cercle towarzyski.

* * *

Warszawa zyskała lokal, w którym ci, którzy przywykli szybować w przestworzach, nie będą odczuwali dotkliwie ściągnięcia ich na ziemię.



Wnętrze Aeroklubu R. P. wykonane podług projektu prof. M. Kotarbińskiego

(klisza z czasopisma „Plastyka")

R. ADAMOWICZ.

NIEMIECKI BUDŻET LOTNICZY NA OKRES 1930/31

Po szczegółowej dyskusji w komisji budżetowej, odbytej w końcu stycznia, niemiecki parlament przyjął w rządowej redakcji budżet dla lotnictwa na okres budżetowy, który rozpoczął się — tak samo jak u nas — z dniem 1 kwietnia r. b.

Budżet ten wyraża się w sumie 43.100.900 Mk niem. (czyli około 90 miljonów złotych) i ma następujące przeznaczenia:

1.	Subwencje dla „Lufthanzy"	18.825.000 Mk.
2.	Subwencje dla przemysłu lotniczego	7.000.000 „
3.	Wydatki związane z ulepszeniem produkcji lotniczej	5 445 000 „
4.	Szkolenie pilotów zawodowych	2.277.000 „
5.	Pokrycie pożyczki udzielonej „Lufthanzie"	2.000.000 „
6.	Niemiecki Instytut badań lotniczych	1.545.000 „
7.	Specjalne badania lotnicze	835.000 „
8.	Wydatki meteorologiczne	1.122 200 „
9.	Urząd bezpieczeństwa lotów	1.497.000 „
10.	Sterowce	1.100.000 „
11.	Szybownictwo	300.000 „
12	Sport lotniczy	240.000 „
13.	Balony	10.000 „
14.	Rozbudowa portów lotniczych	100.000 „
15.	Wydawnictwa (mapy i atlasy)	60.000 „
16.	Łączność	239.800 „
17.	Oświetlenie lotnisk i dróg powietrznych	453 400 „
18.	Instytut Aerodynamiczny w Göttingen	50.000 „
19.	Kompletowanie zbiorów lotniczych	1.500 „
	Razem	43.100.900 Mk.

Niektóre pozycje budżetu wymagają wyjaśnień. Pozycja pierwsza, największa, jest wyraźna Dodać jedynie należy, że na subwencje za loty na linjach europejskich przeznacza się 15.825.000 Mk., a resztę na linje lotnicze „Lufthanzy" poza europejską siecią.

Pozycja druga — 7.000.000 Mk. — dla przemysłu ma być wydatkowaną w czterech kierunkach. Na zakupy rządowe — 4 000.000. Na pomoc dla zbytu zagranicznego niemieckich fabrykatów lotniczych — 2.000.000 Mk. Na pomoc rządową w zbycie na rynku wewnętrznym — 500.000 Mk. A wreszcie 500.000 Mk. na wydatki związane z pracami mającemi zapewnić bezpieczeństwo lotów. Dalej do kas niemieckiego przemysłu lotniczego przejdzie również suma 5 445.000 Mk. — przeznaczona na zamówienia prototypów płatowców, silników do płatowców i sterowców, nowych modeli śmigieł, instrumentów pokładowych i t. p.

Pozycja czwarta — to subwencje dla niemieckiej szkoły zawodowych pilotów, funkcjonującej pod nazwą „Deutsche Verkehrsfliegerschule G. m. b. H.".

Pozycja piąta, to druga rata amortyzacji zaciągniętej na porękę rządową w roku 1929 przez „Lufthanzę" pożyczki w wysokości 6 000.000 Mk.

„Deutscher Versuchsanstalt für Luftfahrt" (odpowiednik naszego I. B. T. L.) ma przewidziane w preliminarzu 1 545.000 Mk. jednak ma on jeszcze zapewniony wpływ z innych pozycji — za wykonywanie zleconych prac — 750 000 Mk., tak, że w sumie będzie rozporządzał kwotą 2.295.000 Mk.

Czysto naukowe przeznaczenie posiada pozycja siódma, opiewająca na 835.000 Mk.

Z sumy tej jest przewidziane przeszło 700.000 Mk. na studja w poszczególnych instytutach techniczno-lotniczych, opracowujących specjalne zagadnienia na zlecenia organów rządowych lotniczych.

Dalej przewidziane są tu subwencje na indywidualne prace naukowe w dziedzinie techniki lotniczej, na komisje specjalne i dla Instytutu Żeglugi Powietrznej w Stuttgarcie.

Z sum przeznaczonych na moteorologję poważną część pochłaniają wydatki osobowe, bo przeszło 500 000 Mk. Na ulepszenie sieci meteorologicznej 250.000 Mk. Koszta na wydatki specjalne.

Sumy w pozycji dziewiątej, to znowu przedewszystkiem wydatki na personel i koszta eksploatacji sieci radjoelektrycznej obsługującej niemieckie lotniska i komunikację lotniczą. Na cele te jest preliminowanych blisko 900.000 Mk. Reszta na szkolenie radjotelegrafistów i mechaników, na koszta lotów specjalnych i t. p. Sprawami temi zawiaduje urząd pod nazwą „Zentrallstelle für Flugsicherung".

Pozycja dziesiąta jest przeznaczoną w połowie na subwencje dla Towarzystwa z ogr. odp. budowy Zeppelinów, a w połowie na zorganizowanie zamierzonych linij komunikacji powietrznej zapomocą tychże sterowców.

Pozycje 11, 12 i 13, dające w sumie 550.000 Mk. — to subwencje rządu dla niemieckiego sportu lotniczego, które już znajdują się w oficjalnych budżetach, pomimo, że Niemcom sportu lotniczego z ramienia rządu popierać nie wolno.

Subwencje dla szybownictwa w sumie 300.000 Mk. są podzielone w ten sposób, że 260.000 Mk. otrzymuje centrala w Röhn („Röhn-Rossitten-Gesellschaft") a 40.000 jest przeznaczone na subwencjonowanie różnych związków szybowcowych. Budżet „Röhn - Rositten - Gesellschaft" jest preliminowany na 400.000 Mk. z czego 140.000 pokrywa nie budżet Rzeszy a Kraje związkowe. Z sumy przeznaczonej na sport lotniczy ma być użyte 96.000 Mk. na nagrody i koszta organizacyjne zawodów lotniczych, a 144.000 na subwencje dla organizacyj uprawiających sport lotniczy.

Suma na popieranie lotów balonów kulistych jest stosunkowo skromna — bo wynosi 10 000 Mk.

Pozycja szesnasta jest przeznaczona do dyspozycji urzędu bezpieczeństwa lotów na techniczną rozbudowę sieci radjoelektrycznej. Ostatnie 3 pozycje same się tłomaczą.

Dyskusja nad tym preliminarzem była, ze strony opozycji parlamentarnej, prowadzona w kierunku żądania jego obniżenia w wydatkach mających charakter ukrytych wydatków wojskowych — tak w wydatkach osobowych jak i w rzeczowych, jak np. subwencje dla przemysłu — olbrzymich kadrach personelu, wydatkach na szkoły pilotów i sport i t. d. Żądano również zmniejszenia subwencji dla „Lufthanzy" motywując to koniecznością zaprzestania rozbudowywania sieci jej linij lotniczych i oszczędnością w wydatkach osobowych.

Argumenty opozycji nie są jednak interesujące — ponieważ są jasne i dawno znane.

O tem, że przynajmniej połowa budżetu lotnictwa cywilnego w Niemczech ma charakter ściśle wojskowy — wie już każdy.

Ciekawemi jednak i nowemi były argumenty obrońców przedłożenia rządowego, którym przewodził Minister Komunikacji Rzeszy v. Guerard.

Przestano się już krępować i mydlić oczy opinji publicznej krajowej i zagranicznej argumentami, że lotnictwo niemieckie to tylko lotnictwo komunikacyjne, handlowe, pocztowe, że ma na celu wyłącznie kulturalne zbliżenie narodów pragnących zgodnego współżycia gospodarczego i t. p. Minister v. Guerard przedstawił porównanie sił zbrojnych lotniczych państw innych i Niemiec. Oświadczył dalej, że Niemcy nie pozwolą już obecnie „zatkać sobie gęby" takiemi drobiazgami jak np. zniesieniem ograniczeń co do lotnictwa sportowego. A wreszcie powiedział — podkreślając uzgodnienie swej tezy z Ministrem Spraw Zagranicznych Rzeszy,—że jedynym celem Niemiec musi być obecnie uwolnienie się zupełnie od wszystkich, niedających się dłużej ścierpieć, ograniczeń swobodnych zbrojeń powietrznych! Czyli innemi słowy mówiąc — zrzucić więzy krępujące jeszcze, chociażby minimalnie, rozwój wojskowego lotnictwa niemieckiego, rosnącego w siłę i środki, pod opiekuńczemi skrzydłami drapieżnego czarnego orła pruskiego!

Szereg mówców następnych — witając radośnie oświadczenia ministra — już szczegółowo uzasadniało nieodzowność posiadania przez Niemcy oficjalnie lotnictwa wojskowego i absurd istnienia siły zbrojnej bez lotnictwa.

Enucjacje te są bardzo charakterystyczne i koniecznem jest zwrócić na nie uwagę i wyciągnąć odpowiednie konsekwencje.

Pamiętać przytem należy o dwu faktach.

Przeszłoroczny budżet lotniczy Niemiec był uchwalony, po przeprowadzeniu żądanych i słusznych skreśleń, na sumę 26.000.000 Mk. Mimo to kredytami dodatkowemi podniesiono go prawie do dwukrotnej wysokości i obecnie źródła oficjalne podają w sprawozdaniach, że na cele lotnicze w okresie 30/31 samo Ministerstwo Komunikacji Rzeszy wydało z funduszów Skarbu Rzeszy 45.777.550 Mk.

(dok. nast.).

Dr. inż. TOMASZ KLUZ.

DROGI LOTNICZE I KOSZT ICH BUDOWY W PORÓWNANIU Z INNEMI DROGAMI KOMUNIKACYJNEMI

Czasy nowożytne charakteryzują się w sposób wybitny ogromnym rozwojem środków komunikacyjnych. Rozwój ten datuje się dopiero od około 100 lat. W chwili obecnej mamy do czynienia: 1) z ruchem wodnym śródlądowym i morskim, 2) z ruchem kolejowym, 3) z ruchem motorowym drogowym i 4) z ruchem lotniczym. Całemu ubiegłemu okresowi dziejów wystarczał — gdyż wystarczać musiał — ruch wodny żaglowy i ruch kołowy drogowy. Nie tak dawno jeszcze wzrosła gwałtownie kolej, opanowała niemal wszystkie kraje i w szybki i nagły sposób wyrównała to upośledzenie komunikacji wieków poprzednich. Zdawało się, że na inne środki lokomocji niema już miejsca. Trzeba było zaledwie 20 lat ostatnich, by zrozumieć, że tak ruch samochodowy jak i samolotowy ma rację bytu i stanowi nieodzowną potrzebę zorganizowanych społeczeństw dzisiejszych. To podwojenie środków lokomocji w ostatnich 20 latach wpłynęło w sposób zdecydowany zwiększająco na ruch.

Jako przykład przytoczyć można kolej. W Niemczech w r. 1860 wypadało na 1 mieszkańca 0,8 podróży, w roku zaś 1928 — 24 podróże koleją, co daje wzrost 35-krotny ruchu kolejowego. W tym samym okresie czasu wzrósł również i ruch towarowy w stosunku 15-krotnym. Zapotrzebowanie więc ruchu w czasach nowożytnych wzrasta znacznie szybciej, niż ludność. Mimo iż wprowadzone zostały nowe środki lokomocji liczyć się jeszcze trzeba z dalszym wzrostem ruchu kolejowego, który to wzrost ustalić można na 1% rocznie w stosunku do zaludnienia (por. Pirath „Forschungsergebnisse").

Ruch lotniczy w porównaniu z innemi środkami lokomocji wymaga stosunkowo małych wkładów na inwestycje związane z budową dróg lotniczych i dostawą taboru lotniczego. Jeżeli weźmiemy przykładowo pod uwagę dzisiejszy stan (do r. 1929) środków komunikacyjnych w Stanach Zjednoczonych A. P., to kapitały inwestowane w poszczególnych rodzajach ruchu przedstawiają się następująco (koszt drogi wraz z taborem):

1) drogi wodne	28	miljardów zł.
2) drogi kolejowe	320	„ „
3) drogi kołowe		
a) zwykłe dla pojazdów konnych .	58	„ „
b) dla ruchu samochodowego . . .	260	„ „
4) drogi lotnicze	3,6	„ „

Ogólne koszta inwestycyjne kapitałów, ulokowanych w ruchu samochodowym (3b) i lotniczym (4) wynosi przeszło $^1/_3$ wszystkich kapitałów umieszczonych w środkach komunikacyjnych. Powyższe zestawienie wskazuje nam równocześnie, jak małych stosunkowo wkładów wymaga ruch samolotowy w porównaniu z ruchem kolejowym lub samochodowym.

Najpoważniejszemi wydatkami tak w ruchu kolejowym jak i samochodowym są koszta budowy tras kolejowych i szos samochodowych. W porównaniu z powyższemi koszt budowy tras (dróg) lotniczych jest bardzo mały i posiada pod tym względem pewne analogje raczej z ruchem okrętowym morskim, niż z ruchem kolejowym lub drogowym.

W istocie swej ruch lotniczy, odbywający się w ośrodku trójwymiarowym, jakim jest atmosfera, nie jest w tym stopniu związany z terenem i jego ukształtowaniem, jak drogi kołowe i żelazne. Związanie ruchu lotniczego z terenem nie ogranicza się jednak tylko do lotnisk wzdłuż danej trasy lotniczej. Nowoczesna trasa lotnicza posiada prócz lotnisk i inne urządzenia, które w sumie dopiero dają właściwą trasę lotniczą.

Zasadniczo dobrze urządzona i wyposażona trasa lotnicza składa się według najnowszych poglądów z 4-ch elementów trasy (por. pracę autora niniejszego artykułu „Budowa lotnisk i dróg lotniczych" Lwów 1930), a mianowicie:

1) z lotnisk umożliwiających wprowadzenie samolotu ze stanu spoczynku w stan lotu i odwrotnie,

2) z urządzeń radjowych trasy, jak radjolatarnie, stacje goniometryczne, radjostacje dla celów meteorologicznych, korespondencyjnych i t. d.

3) z oświetlenia trasy składającego się ze świetlnych latarń lotniczych i oświetlenia lotnisk i lądowisk,

4) z lądowisk na trasie umożliwiających spokojne i bezpieczne lądowanie płatowców w razie przymusowego lądowania.

Powyższe elementy uzupełniają i zespalają się wzajemnie tworząc w sumie taką samą drogę dla komunikacji lotniczej, jaką przedstawia odpowiednia szosa dla ruchu samochodowego lub trasa kolejowa dla ruchu kolejowego. Pojazd jakiegokolwiek rodzaju będący w ruchu na właściwej jemu trasie musi mieć zapewnione: 4) wytyczone kierunki ruchu, 2) jaknajwiększe bezpieczeństwo ruchu, 3) swobodę poruszania się po trasie przy zużyciu jaknajmniejszej ilości energji, 4) miejsca postoju, zaopatrzenie w paliwo, wymianę osób i towarów oraz remonty i naprawy. Powyższe wymagania stawiane dobrej trasie winny być zapewnione na okres ciągły, a więc podczas wszystkich pór roku i to tak w dzień, jak i w nocy, niezależnie od warunków atmosferycznych.

W wypadku trasy drogowej dwa pierwsze wymagania spełnia sztucznie wybudowana droga lądowa z odpowiednią nawierzchnią, przy trasie zaś kolejowej — nawierzchnia żwirowa z dwoma pasami żelaznych szyn. Przy trasie lotniczej kierunki, wzdłuż których ma się odbywać lot, nie mogą być wytyczone i wyznaczone jedynie tylko na mapie, lecz — co najważniejsze — i na terenie, lub w samej atmosferze. Przebieg trasy lotniczej wyznaczony na terenie musi być tak realny i rzeczywisty dla ruchu, jak droga kolejowa lub szosa dla ruchu naziemnego. Nie wystarczy więc oznaczyć na terenie pewne punkty wzdłuż kierunku trasy lotniczej, lecz należy umożliwić ich widoczność w czasie mgły, w nocy i w okresie takich warunków atmosferycznych, które zmniejszają pole widzenia pilota. Poszczególne więc punkty terenu, leżące w linji przebiegu trasy winny być oznaczone przy pomocy specjalnych latarń lotniczych. Oświetlenie trasy nie może być uważane za urządzenie pomocnicze drogi lotniczej, lecz za jej element zasadniczy.

W pewnych jednak porach i okresach czasu szereg latarń lotniczych nie daje pilotowi linji ciągłej. Podczas gęstej mgły, silniejszych deszczów i t. d. widzialność tych latarń jest tak mała, że praktycznie o wytyczeniu kierunków trasy lotniczej nie może być mowy. Zadanie to przejmują na siebie wtedy w całości urządzenia radjowe, które wyznaczają w samej atmosferze kierunek przebiegu trasy lotniczej przy pomocy pewnego pasa niewidocznego, lecz uchwytnego dla pilota dzięki odpowiednim radjoodbiornikom. Ponieważ te ostatnie urządzenia nie są w tym stopniu zależne od warunków atmosferycznych, co oświetlenie trasy, więc wysuwają się na plan pierwszy dając właściwy element trasy lotniczej, pełniący taką rolę w atmosferze, jaką w komunikacji kolejowej spełniają szyny.

Trzecim elementem trasy lotniczej są lądowiska rozmieszczone na trasie w takich odległościach, by umożliwiały lotnikowi znajdującemu się na normalnej wysokości dotarcie do lądowiska bez pracy motoru przy pomocy lotu ślizgowego. Lądowiska na trasie są więc czynnikiem zwiększającym znakomicie bezpieczeństwo ruchu lotniczego. Na wzmożenie bezpieczeństwa wpływają również poważnie pewne urządzenia radjowe przez podawanie pilotowi wiadomości co do warunków atmosferycznych na trasie.

Ostatnim elementem trasy lotniczej są lotniska, które odpowiadają stacjom kolejowym w ruchu kolejowym. Konieczność odpowiedniego założenia i wyposażenia lotniska jest kwestją ogólnie znaną.

W porównaniu z innemi rodzajami komunikacji koszt budowy jednostki dlugości trasy lotniczej w naszych obecnych warunkach można w przybliżeniu określić następująco:

A. Całkowity koszt budowy lotniska o ogólnej powierzchni około 100 ha na terenie względnie płaskim i dobrze usytuowanym (w pobliżu dużego miasta):

1) wykupno gruntów, 100 ha à 10.000 zł,	razem	1.000.000 zł.
2) plantowanie, 200.000 m³. ziemi à 2 zł.,	„	400.000 „
3) drenowanie i uprawa, 100 ha à 3000 zł.,	„	300.000 „
4) dojazdy i drogi		200.000 „
5) oświetlenie lotniska		200.000 „
6) dwa hangary, 2 × 500.000		1.000.000 „
7) stacja benzynowa		200.000 „

8) dworzec lotniczy	500.000 zł.
9) warsztaty	300 000 „
10) kotłownie	200.000 „
11) kolonja mieszkalna	500.000 „
12) garaże	100 000 „
13) wodociągi i kanalizacja	300.000 „
14) stacja pomp, wieża ciśnień	300.000 „
16) nieprzewidziane i inne	500.000 „
razem około	6.000.000 zł.

Ponieważ średnią odległość lotnisk w Polsce przyjąć można na około 250 km., więc całkowity koszt budowy lotniska rozłożony na ten odcinek trasy daje 24.000 zł. na 1 km. trasy.

B. Koszt budowy lądowiska o powierzchni około 16 ha na terenie tanim, płaskim, nie wymagającym drenowania i tworzenia nawierzchni wynosi w przybliżeniu:

1) wykupno gruntów, 16 ha à 2000 zł., razem	32.000 zł.
2) drobne roboty, plantowanie i uprawa	10 000 „
3) najkonieczniejsze oświetlenie	20.000 „
4) dom	20.000 „
5) studnia i magazyn benzyny	10.000 „
6) droga i nieprzewidziane	8 000 „
razem około	100.000 zł.

Przyjmując odstęp lądowisk na około 30 km, na 1 km. trasy wypada w zaokrągleniu 3000 zł.

C. Koszt jednej latarni lotniskowej średniego zasięgu:

1) latarnia z doprowadzeniem energji	30.000 zł.
2) maszt około 20 m. wys.	8.000 „
3) teren i nieprzewidziane	7.000 „
razem około	45.000 zł.

Przy odstępie latarń co 30 km., na 1 km. trasy przypada około 1500 zł.

D. Koszt założenia urządzeń radjowych obejmujących radjolatarnie, goniometry i stacje korespondencyjne:

1) radjolatarnia z masztami	100.000 zł.
2) dwa goniometry wraz z odbiornikami i nadajnikami	100.000 „
3) radjostacja korespondencyjna (aparatura)	150 000 „
4) wieże dla radjostacji koresp.	80.000 „
5) budynek radjostacji	120.000 „
6) wykupno terenu i nieprzewidziane	50.000 „
razem około	600.000 zł.

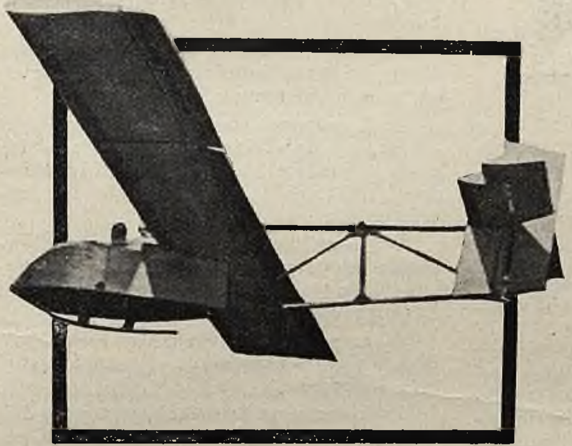
Przy odstępie radjolatarń równym odstępowi lotnisk (250 km.), na 1 km. trasy wypada z urządzeń radjowych około 2500 zł.

Na podstawie powyżej przeprowadzonego orjentacyjnego obliczenia koszt 1 km. trasy lotniczej wyniesie $24.000 + 3.000 + 1.500 + 2.500 = 31.000$ zł.

Natomiast koszt budowy 1 km. trasy kolejowej określić można na 800 000 do 1.000 000 zł. (linja dwutorowa), przeciętnie na 900.000 zł. W tych samych mniejwięcej granicach obraca się koszt 1 km. nowoczesnej drogi asfaltowej (autostrady) dla ruchu samochodowego.

Z porównania powyższych cyfr wynika, że budowa trasy lotniczej przedstawia koszt około 30 razy niższy, niż koszt budowy trasy kolejowej lub samochodowej.

Na podstawie analizy kosztów trasy lotniczej widocznem jest, że na całkowity koszt 1 km. tejże trasy wpływa w bardzo silnym stopniu koszt budowy lotnisk (około $^4/_5$ całkowitego kosztu). Dalsze trzy elementy trasy lotniczej (oświetlenie, radjo, lądowiska) uczestniczą w $^1/_5$ części w ogólnym koszcie trasy.



Patrz strona 6.

A. KICIŃSKI.

NIEMIECKA OFENZYWA POWIETRZNA

Ze wszystkich ograniczeń Traktatu Wersalskiego odnośnie do zbrojeń, Niemcy najchętniej przyjęły paragraf dotyczący zniesienia lotnictwa wojskowego. Dzięki tej klauzuli przystąpiły natychmiast do reorganizacji i racjonalnej demobilizacji swego lotniczego przemysłu wojennego, skutkiem czego, przystosowawszy się do istotnych potrzeb i warunków, Rzesza w polityce lotniczej uniknęła szeregu błędów jakie dotkliwie odczuły na sobie inne państwa, u których przemysł lotniczy, skutkiem wojny i jej wymagań nadmiernie rozbudowany, w warunkach pokojowych pomimo wydatnej pomocy rządów i systemu protekcji oraz przywilejów, w ramach wojennych utrzymać się nie dał. Niezdrowe współzawodnictwo między fabrykami, stałe oglądanie się na pomoc rządową, pozbawiło ten przemysł gospodarczo zdrowych i naturalnych podstaw istnienia. Wbrew kardynalnej zasadzie nie popyt regulował podaż, a sztucznie stwarzane zapotrzebowanie utrzymywało efemerydy fabryczne na powierzchni życia.

Wszystkie państwa, mając uwagę zaprzątniętą własną wewnętrzną polityką lotniczą, nie dostrzegały przez długi czas stale i konsekwentnie wydzieranego im pierwszeństwa w dziedzinie lotniczej przez Rzeszę. Niemcy z właściwą im pasją pracy i wytrwałością przebudowały z gruntu swą ideę przewodnią w dążeniu do zawładnięcia powietrzem i postanowiły stworzyć potężną komunikację powietrzną, co im się doskonale udało. Ich sieć komunikacyjna powiększa się z roku na rok; np. w 1919 r. niemieckie samoloty komunikacyjne w ilości 144 sztuk przeleciały 580.139 kilometrów, przyczem przewiozły 2.342 pasażerów — w roku 1928 ilość samolotów wzrasta do 772, a przeleciane kilometry wynoszą 11 449.744, pasażerów 120.711. Dziś te cyfry znowu są o wiele wyższe, dość powiedzieć, że liczba samolotów już dawno przekracza 1000.

Maszyn używanych w Niemczech jest 14 typów, z tych najbardziej znane: Albatros, Dornier, Fokker, Focke Wulf, Junkers i Rohrbach. Warto zauważyć, że na czternaście typów,

tylko pięć jest wyposażonych w jeden silnik, najczęściej spotykamy liczbę 2 i 3. Znany nam z szeregu opisów i reklam Dornier Do-X posiada aż 12 silników, skutkiem czego na pokład swój może zabierać 172 ludzi wraz z załogą. Fabrykacja w Niemczech jest poprowadzona wedle nowoczesnych wymagań, przyczem nie szczędzi się pieniędzy zarówno pochodzenia społecznego jak i rządowego na próby i stałe ulepszenia.

Celem dostarczenia obsługi płatowców istnieje w Rzeszy 17 szkół lotniczych, które co roku wypuszczają:

50 pilotów kat. C (najlepszych),
100 „ „ B
300 „ „ A

Tak potężnie rozbudowane lotnictwo komunikacyjne i handlowe poważnie zaniepokoiło sąsiadów, przyczem oficerowie francuscy dowodnie stwierdzili, że wszystkie obecnie cywilne płatowce niemieckie są budowane specjalnie w ten sposób, by w kilku godzinach przeprowadzone adaptacje przeistoczyły je na aparaty wybitnie bojowe.

Płatowce o charakterze typowo wojskowym są wedle sprawozdań angielskich i francuskich wyrabiane masowo i magazynowane w Holandji (płatowce myśliwskie), Rosji, Szwecji, Litwie, Szwajcarji. Skutkiem tego kontrola nad lotnictwem wojskowem niemieckiem została całkowicie zwycięskim państwom z rąk wytrącona.

Słusznie przeto p. Andrzej Michelin, b. prezes Aeroklubu francuskiego przestrzega przed tragicznemi skutkami obecnego stanu rzeczy i nawołuje do porzucenia inercji społecznej i apatji w dziedzinie zainteresowań lotniczych.

P. Michelin mówi: „musimy wciąż pamiętać, że przeciwnik jest wspaniale zorganizowany i specjalnie przygotowany do niszczycielskiej akcji. Ponadto ma on oparcie w całej opinji niemieckiej, która wprost z dzikim entuzjazmem opowiada się za tą akcją! Pewnego dnia, niemal w naszych oczach, przeistoczą się statki powietrzne „Lufthanzy" w krążowniki pomocnicze"... dalej mówi: „wyrosną jak z pod ziemi w różnych ustronnych zatokach zasobne warsztaty, którym niemieckie statki dostarczą narzędzi, oraz materjału — i zawrze tam praca nad zaopatrzeniem w rynsztunek wojenny samolotów komunikacyjnych"... Słowa p. Michelin'a potwierdza w całej rozciągłości gen. Castelan. Uważamy, że obawy wyrażane przez p. M. pod adresem francuskich rodaków, nabierają i dla nas niemniejszego znaczenia i oby były ostrzeżeniem skutecznem naszego społeczeństwa i obudziły go wreszcie ze śpiączki w dziedzinie lotnictwa. Ludność nasza zahukana troskami dnia codziennego, w wiecznej pogoni za zarobkiem i chlebem, ma niestety odwróconą uwagę od tego, co się dzieje za miedzą. Pomimo biedy musimy się zdobyć na żywiołowe wprost poparcie naszego lotnictwa jeżeli chcemy żyć. W lotnictwie przedewszystkiem nasza techniczna strona obrony, a w duchu silnym i zjednoczonym jej moralna i niespożyta podstawa. Patrzmy i bądźmy czujni. A czy jesteśmy gotowi, niech każdy, komu niepodległa Ojczyzna drogą jest, sam sobie odpowie!

Kronika Międzynarodowa.

POLSKA

Budowa szkoły pilotów pod Radomiem na ukończeniu

W r. 1929 Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej rozpoczęła budowę pierwszej cywilnej szkoły pilotów pod Radomiem, której potrzeba dawała się bardzo odczuwać. Budowę przeprowadza Zarząd Główny L. O. P. P. za pośrednictwem specjalnego komitetu pozostającego pod przewodnictwem sędziego F. Falkiewicza.

Ogólny koszt robót wyniesie przeszło 1 miljon zł., przyczem suma ta pokryta będzie z funduszów Ligi.

Przed kilku dniami specjalna komisja złożona z naczelnika wydz. lotn. cyw. w Min. Kom. inż. Filipowicza, inż. Szaniawskiego, v-prezesa Zarządu Głównego L. O. P. P. inż. St. Rudzińskiego i inspektora lotniczego L. O. P. P. inż. Kaweckiego, dokonała szczegółowej inspekcji robót i stwierdziła, że postępują one zadawalająco.

Dotychczas wykończono już całkowicie hangar oraz budynek szkolny, w którym przeprowadzane są jedynie instalacje wewnętrzne jak: ogrzewanie, wodociągi, przewody elektryczne etc.

Obecnie toczą się pertraktacje celem powiększenia terenu lotniska szkolnego, które będzie miało kilkadziesiąt hektarów powierzchni.

W r. b. rozpocznie się niwelowanie terenu lotniska.

Komisja stwierdziła, że o ile nie zajdą żadne nieprzewidziane okoliczności, to szkoła oddana będzie do użytku w 1932 r.

Będzie ona mogła szkolić jednocześnie 50 uczniów.

V-ta miesięczna Wyprawa Szybowcowa

Od 1 do 31 maja r. b. A.L. organizuje w Bezmiechowej V-tą miesięczną Wyprawę Szybowcową.

Program wyprawy obejmować będzie: kurs początkowy, kurs wyższy, kurs treningowy, pomiary doświadczalne i wykłady teoretyczne. Zgłoszenia będą przyjmowane najdalej do dn. 20 kwietnia. Opłaty dla członków aeroklubu wynosić będą za całkowity kurs początkowy 100 zł., wyższy 50, treningowy 20.

A. L. przewidując liczny napływ osób zainteresowanych dla poznania szybownictwa i zwiedzenia wyprawy, ze względu na ograniczoną liczbę pomieszczeń noclegowych (maximum 50), zmuszony jest zastosować względem osób stowarzyszonych w Klubach restrykcję bezwzględnego uprzedniego zgłaszania przyjazdu.

Zgłaszać przyjazdy można listownie do A. L. (Lwów, ul. Kalecza 20a), w terminie do 25 kwietnia, a po tym terminie listownie, telefonicznie lub telegraficznie do Kierownictwa V-ej Wyprawy (Bezmiechowa, p. Lisko).

A. L. wzgl, Kierownictwo V-ej Wyprawy będą potwierdzać zgłoszenia, celem równomiernego rozłożenia frekwencji na cały okres Wyprawy

A. L. poczyni starania o bezpośrednie połączenie telefoniczno-telegraficzne Bezmiechowej z pocztą Lisko.

W zgłoszeniach należy podawać ilość osób, dzień przyjazdu, oraz ilość dni przebywania na Wyprawie.

Osoby pragnące poznać loty żaglowe i szkolne, uzależnione od sprzyjających warunków atmosferycznych, winny przybywać na okresy przynajmniej kilkudniowe.

Do Bezmiechowej można dojeżdżać koleją do stacji kolejowej Lisko-Łukawica, a stamtąd końmi.

A. L. poczyni starania u Władz Województwa Lwowskiego o wyreparowanie drogi dojazdowej z Liska do Bezmiechowej i udostępnienia jej dla dojazdu samochodem.

Dla osób, pragnących przybyć na Wyprawę drogą powietrzną, A. L. może polecić lądowisko w Zasławiu, odległe od Bezmiechowej o 12 km

A. L. poczyni starania w Dep. Aer. M.S.Wojsk. o urządzenie i zaopatrzenie tego lądowiska.

Lądowania w Bezmiechowej, przy dzisiejszym stanie lądowiska, A. L. nie poleca.

Zainteresowanym A. L. wyśle szczegółowy opis lądowiska w Zasławiu, oraz warunki dostania się do Bezmiechowej.

Dla osób przybywających koleją A L. będzie wysyłał na żądanie furmanki wzgl. pojazdy mechaniczne do stacji kolejowej Lisko-Łukawica, odległej od Bezmiechowej o 6 km.

Nowy zarząd A. A. K.

Donoszą nam z Krakowa, że na zwyczajnem walnem zebraniu członków A.A.K. w dniu 14 marca b. r. został wybrany nowy zarząd, który ukonstytuował się w następującym składzie: prezes — mjr. dr. Michalik Kazimierz, vice-prezesi — Bezdek Stefan i Pacuła Zygmunt, sekretarz — Dudek Władysław, skarbnik — Paschalska Janina, zast. skarbnika — Semkowicz Adam, bibljotekarz — Pituła Marjan, gospodarz — Miłkowski Czesław, kierownik. Sekcji Techn. — Dudek Władysław, kier. Sekcji Sport. — inż. Styś Wiesław, kier. Sekcji Propag. — Bezdek Stefan.

ANGLJA

Katapulty lądowe

Na wzór katapult służących do startowania samolotów z pokładów okrętów dokonywane są obecnie w Anglji próby z katapultami lądowemi. Przyrządy te, dające się z łatwością przewozić z miejsca na miejsce przy pomocy zwykłego traktora, rozwiążą niewątpliwie kwestję startu na terenach normalnie do tego celu niezdatnych. Próby w Farnborough z samolotami Fairey III F. dały rezultaty doskonałe.

Awantura z Miss Columbją.

W angielskiem Min. Spraw Wewn. podniesiono sprawę pomocy, udzielonej przez wojskowy hydroplan „Miss Columbji", która po przelocie Atlantyku utknęła na wybrzeżu wyspy Scilly z braku benzyny. Pomimo że benzyna została przez lotników amerykańskich zapłacona, opinja angielska twierdzi, że specjalne wysyłanie hydroplanu wojskowego z paliwem było tak samo niewłaściwem, jak niewłaściwem by było wysłanie torpedowca z węglem dla statku prywatnego, którego kapitan nie potrafi obliczyć dokładnie potrzebnych zapasów.

A no, lot przez Atlantyk już nie jest sensacją.

ARGENTYNA

Prezydent państwa podróżuje samolotem

Prezydent rzeczpospolitej argentyńskiej odbywał niedawno podróż inspekcyjną po kraju. Charakterystycznem jest, że użył do tego samolotu. Prezydentowi na pewnej przestrzeni towarzyszyła świta— również na samolotach.

AUSTRJA

Szybowiec dla narciarzy

J. Krupka zbudował szybowiec minimalnych wymiarów, bez kadłuba, ze skrzydłami, przytwierdzanemi wprost do ramion. O ile wierzyć pierwszym wiadomościom, p. Krupce udało się utrzymać w powietrzu 15 minut, rozpędziwszy się uprzednio na nartach.

FRANCJA

Praca Międzynarodowej Izby Handlowej nad usprawnieniem komunikacji powietrznej.

W dniu 4 grudnia 1930 r. odbyło się w Paryżu posiedzenie Wydziału komunikacji powietrznej Międzynarodowej Izby Handlowej, w którem udział wzięli przedstawiciele Anglji, Belgji, Holandji, Francji, Italji, Japonji, Niemiec i Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

Powzięto szereg uchwał z dziedziny ustawodawstwa lotniczego, które przesłano w formie projektów do rządów poszczególnych krajów. Szczególnie zasługują na uwagę wnioski Anglji w kwestji wyłączenia samolotów z objektów podlegających zajęciu lub konfiskacie oraz w kwestji uproszczenia formalności celnych w komunikacji powietrznej. Z innych ciekawych wniosków wymienić należy żądanie jednolitego ubezpieczenia przedsiębiorstw komunikacji powietrznej w dziedzinie odpowiedzialności wobec osób trzecich, uproszczenia przepisów prawnych z dziedziny przepisywania prawa własności samolotów oraz uregulowania kwestji podstaw prawnych przedsiębiorstw komunikacji powietrznej. Na wniosek przedstawiciela Belgji postanowiono zwrócić się do władz celnych w kwestji utworzenia na linjach międzynarodowych portów celnych przeładunkowych, coby znacznie uprościło manipulację i skróciło czas przewozu powietrznego. Ponadto postanowiono zwrócić się do Międzynarodowego Związku Pocztowego z wnioskiem o zwołanie konferencji przedstawicieli Zarządów Pocztowych poszczególnych krajów i przedsiębiorstw komunikacji powietrznej. Konferencja ta, któraby była podobną do konferencji odbytej w roku 1927 w Hadze, zajęłaby się sprawą usprawnienia funkcjonowania poczty lotniczej i ujednostajnienia opłat za przewóz samolotowy.

NIEMCY

Popularność komunikacji powietrznej w Niemczech.

Statystyka berlińskiego portu lotniczego za rok 1930 podaje ciekawe cyfry, świadczące o popularności komunikacji powietrznej w Niemczech. Czytamy tam, że w r. 1930 miało miejsce w berlińskim porcie lotniczym w Tempelhof 14.758 startów i 14.711 lądowań, przyczem samoloty przewiozły łącznie 48.431 pasażerów i 949.000 kg. frachtu. Berliński port lotniczy w r. 1930 zwiedziło 650 000 osób.

Ekspansja niemieckiego przemysłu lotniczego.

Pisma niemieckie donoszą, że w pobliżu Londynu powstaje obecnie fabryka, która będzie budować samoloty typu niemieckiego Klemm, wyposażając je w silniki angielskie.

Nowa fabryka, w której reprezentowany ma być wyłącznie kapitał niemiecki, pod względem wielkości i możliwości produkcji nie ma mieć sobie równej w całej Anglji i ma wyrabiać tanie samoloty sportowe, których cena ma nie przekraczać 200 funtów, to jest około 8.600 złotych.

Nagroda do wygrania

Suma 3000 marek niemieckich oczekuje na konstruktora samolotu bezogonowego i bezpodwoziowego, któryby mógł przelecieć przynajmniej 300 kilometrów. Samoloty bez ogona już są, gorzej jest z podwoziem. Ofiarodawcy mają czekać jeszcze tylko do końca roku bieżącego.

Import i eksport samolotów niemieckich

W roku 1930 Niemcy eksportowały 146 samolotów, zamówiły zaś zagranicą 5 maszyn, w czem 4 w Anglji. Z krajów, które zaopatrzyły się w roku 1930 w samoloty niemieckie, na pierwszem miejscu stoi Anglja, która zakupiła 31 sztuk, na drugiem Sowiety (27), potem idą Stany Zjednoczone (11) i Francja (4).

Oficjalny budżet lotniczy Niemiec na rok 1931/32

Budżet niemieckiego Ministerstwa Komunikacji na lotnictwo na rok 1931/32 wynosi 37 miljonów marek (około 78.4 miljonów złotych), z której to sumy przeznaczono 16 miljonów marek (około 34 miljonow złotych) na subsydja dla komunikacji powietrznej (Lufthansa). Lufthansa otrzymuje subwencje za przeleciane kilometry, przyczem zobowiązuje się obsługiwać linje, wskazane jej przez ministerstwo komunikacji. Poza subsydjami rządowemi Lufthansa otrzymuje dotacje od poszczególnych krajów, które w roku 1930/31 wyniosły 5.2 miljonów marek (z tego Prusy 4.2 miljony marek).

ROSJA SOWIECKA

Komunikacja lotnicza w Sowietach

Kierownik lotnictwa cywilnego Rosji Sowieckiej, Baranow, oświadczył na ostatniej konferencji prasowej, iż w roku 1931 sieć komunikacyjna lotnicza Sowietów wzrośnie z 27.000 kilometrów do 53.000 kilometrów, przyczem Moskwa będzie posiadała komunikację lotniczą ze wszystkiemi większemi miastami w Rosji Europejskiej i Azjatyckiej. Według oświadczeń Baranowa komunikacja lotnicza Sowietów posługiwać się będzie wyłącznie samolotami, wyprodukowanemi w kraju, a mianowicie trzysilnikowemi Ant. 9 i jednosilnikowemi K. 4.

STANY ZJEDNOCZONE

Komunikacja lotnicza Europa—Ameryka

P. Litchfield, prezes amerykańskiego przedsiębiorstwa Good-Year Zeppelin, które — jak wiadomo — postawiło sobie za zadanie zorganizowanie komunikacji powietrznej transatlantyckiej, posługującej się sterowcami, złożył ostatnio w senacie St. Zjedn. oświadczenie, iż komunikacja między Ameryką a Europą oraz Ameryką a Dalekim Wschodem zostanie podjęta w r. 1935, przyczem czas podróży w stosunku do dzisiejszego skróci się przynajmniej o połowę. P. Litchfield zwrócił się również do rządu Stanów Zjednoczonych z prośbą o subsydjowanie komunikacji powietrznej w tej samej mierze, w jakiej subwencjonowana jest komunikacja morska.

Projekty raidów transatlantyckich

Kingsdorf Smith, znany ze swego przelotu, dokonanego w r. 1928 nad Oceanem Spokojnym z Ameryki do Australji, zamierza odbyć w tym roku raid z San Francisco do Japonji. Lot ten, który będzie znacznie trudniejszy od poprzedniego, bo między Ameryką a Japonją niemal niema wysp, dokonany ma być na 4-silnikowym samolocie typu Fokker.

Miss Aelja Garhart, która w czerwcu 1928 r. wraz z pilotem Stultzem bez lądowania przeleciała z Ameryki do Azji, zamierza powtórzyć lot, posługując się tym razem „Autogiro" de la Cierwa. Lot ten będzie bardzo ciekawy, gdyż pomimo że z jednej strony „Autogiro" umożliwia start i lądowanie niemal prostopadle, to z drugiej strony samoloty te rozwijają stosunkowo małą szybkość.

OBRONA PRZECIWGAZOWA



J. M. Ł. *Na prawach rękopisu.*

Wojna chemiczna w świetle prawa międzynarodowego.

Liga Narodów.

Po zawarciu traktatu wersalskiego, sprawa wojny chemicznej nie przestała być aktualną. Pojawiły się monografje uczonych i fachowców, rozpatrujących wojnę chemiczną z punktu widzenia chemicznego, wojskowego, medycznego, prawnego i t. p.

Dyskutowano w Komisjach Ligi Narodów[1]), w Instytucie prawa międzynarodowego, w stowarzyszeniach chemików i t. d., jak również w prasie fachowej i niefachowej. W 1920 r. Międzynarodowy Komitet Czerwonego Krzyża zwrócił się do Ligi Narodów z żądaniem zakazu używania gazów bojowych w przyszłych wojnach.

Naogół przeważała potępiająca opinja używania gazów ze względów humanitarnych i technicznych, wynikających z właściwości gazów, ale z drugiej strony konstatowano niemożliwość kontrolowania prac badawczo-naukowych nad gazami i gromadzenia surowców do wytwarzania gazów[2]).

Liga Narodów, stworzona na podstawie traktatów pokoju i mająca się zająć pacyfikacją świata, oraz popieraniem wszelkich poczynań humanitarnych w całej społeczności międzynarodowej, musiała wprost automatycznie zainteresować się zagadnieniem wojny chemicznej.

II-gie Zgromadzenie Ligi Narodów (wrzesień 1921 r.). Komisja III-a wyłoniła dwa zapatrywania na uniemożliwienie[3]) wojny chemicznej:

1) drogą zwrócenia się z apelem do ludzi nauki całego świata o ujawnienie swoich zdobyczy w dziedzinie gazów (Lord Robert Cecil) i
2) drogą zwołania nowej konferencji międzynarodowej.

Wniosek pierwszy został przyjęty na plenum i przekazany do Tymczasowej Komisji Mieszanej, która w tym celu wyłoniła specjalny Komitet Badań. Komitet nawiązał ściśle współpracę z Międzynarodową Komisją Współpracy Umysłowej przy Lidze Narodów (Commission Internationale de Cooperation Intellectuelle) i w rezultacie apel ten do najwybitniejszych uczonych świata nie został ogłoszony, jako niewykonalny.

Do bojowych środków chemicznych należą:

1) wszelkiego rodzaju gazy bojowe: drażniące, duszące, trujące, przeważnie o działaniu skombinowanem, zależnie od stężenia.

2) płyny i substancje żrące i zapalne, używane do celów bojowych (miotacze ognia).

Raport zwraca uwagę na ogromny rozwój broni chemicznej: w 1914 r. znano 30 gazów bojowych, a w 1924 r. ponad 1000.

Możliwość nowych wynalazków wydaje się wprost nieograniczoną. Następnie podkreślono, że środki chemiczne bojowe są to prawie bez wyjątku zwykłe substancje chemiczne, szeroko i stale stosowane w życiu codziennem, w najrozmaitszych gałęziach przemysłu. Stąd ta łatwość przygotowania, oraz ukrycia zbrojeń chemicznych. Dalej raport wymienia cechy szczególne broni chemicznej z punktu widzenia taktycznego. Wnioskuje się ostatecznie, że broń chemiczna jest szczególnie groźna ze względu na swoje właściwości. Równorzędnie z wojną chemiczną raport Tymczasowej Komisji Mieszanej traktuje o wojnie bakterjologicznej.

Raport stwierdza, że broni bakterjologicznej prawie nie stosowano w praktyce, podaje tylko, że była w tym kierunku próba ze strony Niemiec w 1916 r., aby zarazić nosacizną kawalerję rumuńską.

Raport Tymczasowej Komisji Mieszanej nawołuje do baczenia i śledzenia postępów prac naukowych w dziedzinie wojny bakterjologicznej.

Znamienne jest ostatnie zdanie raportu Tymczasowej Komisji Mieszanej:

„W wyniku — stwierdzając z jednej strony coraz liczniejsze i różnorodniejsze zastosowania nauki do celów wojennych, z drugiej strony zaś, że prawdziwie śmiertelnem niebezpieczeństwem dla danego narodu jest popaść w uśpienie w zaufaniu do umów międzynarodowych, aby się przebudzić bezbronnym wobec nowej broni, — Komisja uznaje za rzecz podstawową uświadomienie narodów o tem, jak straszliwa groźba ciąży obecnie nad nimi".

Raport Tymczasowej Komisji Mieszanej został przyjęty przez V-te Zgromadzenie Ligi Narodów.

Stał się on następnie podstawą bardzo szerokiej dyskusji na Międzynarodowej Konferencji o obrocie materjałem wojennym, w Genewie, maj — czerwiec 1925 r.

Protokół Genewski o zakazie wojny chemicznej, z dn. 17. VI. 1925 r.

Konferencja ta poświęciła wiele czasu debatom nad zagadnieniem wojny chemicznej i bakterjologicznej. Zagadnienie to wyłoniło się w związku z art. 2 projektu konwencji o użyciu materjału wojennego. W artykule tym była mowa o wycofaniu z obrotu tych rodzajów broni, które są niezgodne z prawem narodów.

Delegacja polska odegrała tutaj rolę wybitną.

Sprawa została otwarta przez wniosek Stanów Zjednoczonych Am. Półn. dotyczący zakazu użycia środków walki chemicznej. Wniosek amerykański wywołał długą dyskusję w łonie komisji prawnej konferencji, a zwłaszcza jej komisji wojskowej.

W toku dyskusji przyjęto tezę polską, iż zakaz obrotu materjałami używanemi do walki chemicznej jest właściwie niewykonalny i nawet bardzo niepożądany, albowiem:

1) do celów wojennych używa się najzwyklejszych substancyj chemicznych, stosowanych stale i bardzo szeroko w przemyśle i życiu codziennem.

2) Podobne ograniczenia obrotu materjałami chemicznemi pogorszyłyby tylko jeszcze bardziej położenie państw nie produkujących środków chemicznych.

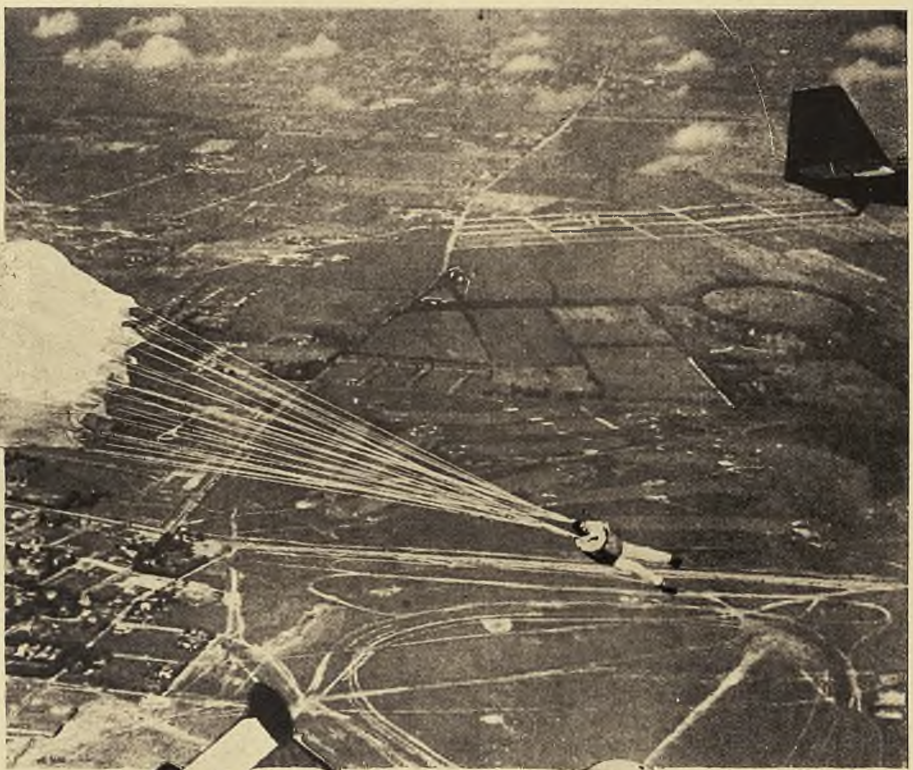
---

[1]) Posiedzenie Rady Ligi Narodów — 15 maja 1920 r. w Rzymie.

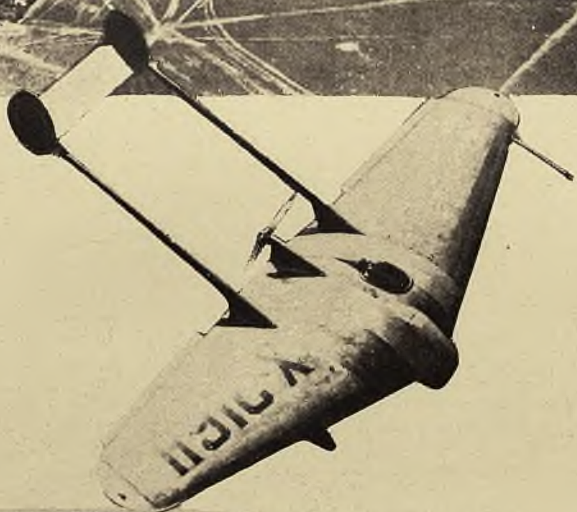
[2]) 10-te posiedzenie Rady Ligi Narodów, 20 września 1920 r. w Brukseli.

[3]) Patrz Dr. I. Kunz, Gazkrieg u. Völkerrecht, Wien, 1927.

Ze świata.



Efektowne zdjęcie skoku ze spadochronem.



Obok widziwy płatowiec amerykański nowej konstrukcji



Czy to osa? Nie, to autogiro w locie dokoła olbrzymiego obelisku w Waszyngtonie.



Obok: Próba zakotwiczenia sterowca „Los Angelos" na pełnem morzu. Doświadczenie to uskuteczniono w czasie manewrów w porcie panamskim.

TRASA LOTNICZA WARSZAWA-LWÓW W NOCY.



Z działalności L. O. P. P.





Grupa uczenic i uczniów szkoły powszechnej Im. Marsz. Piłsudskiego w Łakowie, którzy przeszli kurs obrony przeciwgazowej.

Poniżej:' Uczestnicy kursu instruktorskiego III kl. w Rawiczu, zorganizowanego przez Poznański Komitet Woj. L. O. P. P.











Wyżej na lewo: Pierwszy kurs informacyjny O. P. G. i O. P. L. w Wejherowie.

Niżej na prawo: Kurs P. W. Lotniczego na lotnisku w Katowicach.

Obok: Grupa młodzieży szkoły powsz. w Skierniewicach po ćwiczeniach z maskami gazowemi.



Wyłoniła się wobec tego koncepcja zakazu nie obrotu materjałami chemicznemi, lecz używania ich wogóle do celów wojennych.

Stany Zjednoczone zaproponowały dwa rozwiązania:

1) Albo zwołanie nowej konferencji międzynarodowej jeszcze w 1925 r. w Waszyngtonie.

2) Albo utworzenie specjalnego protokółu dodatkowego, otwartego dla wszystkich państw.

Przyjęto ostatni wniosek amerykański i ułożono protokół o zakazie walki chemicznej i bakterjologicznej, będący właściwie parafrazą art 5 Traktatu Waszyngtońskiego, z dn. 6.2.1922 r. uzupełnionego polskim wnioskiem o wojnie bakterjologicznej. Protokół ten z dnia 17.6. 1925 r., ustalający dla jego kontrahentów bezwzględny zakaz stosowania wojny chemicznej i bakterjologicznej, brzmi następująco:[1])

„Zważywszy, że używanie na wojnie gazów duszących, trujących lub podobnych oraz wszelkich cieczy, materjałów lub sposobów analogicznych, zostało słusznie potępione przez opinję powszechną świata cywilizowanego, — zważywszy, że zakaz używania tej broni był uwzględniony w układach, do których przystąpiła większość mocarstw świata, pragnąc uzyskać powszechne uznanie, iż zakaz ten, który nakłada obowiązek zarówno na sumienie, jak na czyny narodów, jest włączony do prawa międzynarodowego, oświadczają: że Wysokie Strony Umawiające się, o ile nie są już stronami w traktatach, zabraniających stosowania tej broni, — zakaz ten uznają, rozciągnięcie jego na kwestję stosowania środków wojny bakterjologicznej przyjmują — i uważanie się za związane między sobą postanowieniami deklaracji, niniejszym zgadzają się.

Wysokie Strony Umawiające się dołożą wszelkich starań, aby skłonić inne państwa do przystąpienia do protokółu niniejszego".

Na konferencji byli obecni przedstawiciele 45 państw, brakowało przedstawiciela Meksyku i Rosji Sowieckiej.

Protokół został przyjęty jednogłośnie, lecz podpisało go natychmiast tylko 29 państw z 45 obecnych, a ratyfikowało go, choć upłynęło prawie pięć lat (pięć lat zgórą) od dnia uchwalenia, tylko 27 państw, a mianowicie: Anglja, Austrja, Belgja, Chiny, Danja, Egipt, Hiszpanja, Finlandja, Francja, Indje, Islandja, Kanada, Liberja, Jugosławja, Niemcy, Nowa Zelandja, Persja, Polska, Portugalja, Rosja Sowiecka, Rumunja, Szwecja, Turcja, Unja Połudn-Afrykańska, Venezuela, Włochy.

Polska ratyfikowała go 30 kwietnia 1929 roku (data oświadczenia rządowego) i obowiązuje on tylko względem tych państw umownych.

Protokół Genewski z dn. 17 czerwca 1925 r. był ostatnim aktem międzynarodowym, usiłującym zabronić stosowania wojny chemicznej i bakterjologicznej.

Tak przedstawia się sprawa wojny chemicznej w świetle umów i traktatów międzynarodowych. Zdawałoby się więc, że cały świat cywilizowany zasadniczo potępia stosowanie środków chemicznych w czasie walk „jako nieludzkie, godne barbarzyńców" i że w przyszłych wojnach broń ta nie będzie w użyciu.

Jednakże już podczas konferencji genewskiej dał się słyszeć głos powątpiewania, aby umowy i traktaty mogły powstrzymać strony wojujące od stosowania broni chemicznej. Fakt to znamienny, gdyż w ten sposób przemówił delegat Francji, Paul Boncour, wybitny adwokat paryski, członek izby deputowanych i przewodniczący komisji wojskowej.

Pan Paul Boncour oświadczył kategorycznie, że nie sądzi, by umowa międzynarodowa, zakazująca stosowania jakiegoś istotnie potężnego środka walki, mogła, mimo właściwego ratyfikowania i wejścia jej w życie, — zachować moc obowiązującą w razie przyszłej wojny. Wojna współczesna bowiem — to walka na śmierć i życie pomiędzy narodami pod bronią a nietylko pomiędzy ich wojskami, jak to było dawniej. Wojna współczesna decyduje o losie wielu przyszłych pokoleń, we wszystkich dziedzinach życia danego narodu, — dlatego też jest wprost nieprawdopodobnem, aby w chwili decydującej mógł któryś z walczących narodów nie uciec się do wszelkich możliwych środków i sposobów walki — byle osiągnąć swe cele. Dlatego też, zdaniem p. Paul Boncour'a, jedyny skuteczny sposób uniemożliwienia wojny chemicznej — to uniemożliwienie wojny wogóle, w drodze odpowiedniego systemu umów międzynarodowych, opartych o ściśle sprecyzowany i automatycznie działający aparat sankcji wszelkiego rodzaju przeciwko gwałcicielom pokoju.

[1]) Patrz Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej Nr. 28, z dn. 20 kwietnia 1929.

Mowa p. Paul Boncour'a jest jaskrawym dowodem niewiary, aby wojna chemiczna mogła być uniemożliwiona w drodze umów międzynarodowych. Z drugiej strony, istniejący za czasów wojny światowej spór, czy bojowe środki chemiczne rzeczywiście są czemś bardziej barbarzyńskiem od materjałów wybuchowych, od łodzi podwodnych etc., czy rzeczywiście ta broń zagraża cywilizacji i prowadzi do zagłady ludzkości — trwa w dalszym ciągu.

Coraz częściej i nietylko w fachowej literaturze można spotkać się ze zdaniem, że broń chemiczna jest nie mniej humanitarna od innych środków walki, że zarzuty okrucieństwa i podstępu pod adresem wojny chemicznej stawiano również w swoim czasie i broni palnej i torpedom, które jednak obecnie są używane bez jakichkolwiek skrupułów, — że nie jest ani logicznem, ani też ludzkiem nadmierne roztkliwianie się nad ludźmi zatrutymi gazami duszącemi, skoro wszyscy gotowi są przyznać, iż jest rzeczą dopuszczalną wysadzenie w powietrze pancernika o północy i pogrążenie w wodzie około 1000 ludzi pozbawionych wszelkich szans uratowania życia, — że walka chemiczna, ze względu na jej nadzwyczajną skuteczność i taniość, nietylko powinna być uznaną przez kraje cywilizowane, ale powinna stać się jedynym sposobem walki, jakiego będą używały, bez najmniejszego wahania, wszystkie narody cywilizowane.

Przykładem takiej ewolucji w poglądach na broń chemiczną może służyć charakterystyczna polemika, jaka w swoim czasie toczyła się pomiędzy sekretarzem amerykańskiego towarzystwa chemicznego, p. Parsons'em, a sekretarzem stanu Kellog'iem, w sprawie wojny chemicznej, ogłoszona na łamach czasopisma „Journal of Industrial and Enginuries Chemistry" 1926, 1927 r. Chodziło o to, aby Stany Zjednoczone nie ratyfikowały protokółu genewskiego. W tym celu przytaczane były wszystkie możliwe argumenty za koniecznością użycia środków chemicznych w wojnie i za nieratyfikowaniem protokółu.

Polemika ta głośnem echem odbiła się w cywilizowanym świecie i wywołała zwrot w opinji Stanów Zjednoczonych w sprawie wojny chemicznej.

W Anglji spotykamy się również z poglądem, że „wojna chemiczna jest bronią przyszłości, a zaniedbanie jej oznacza być zdystansowanym w wyścigu przygotowań i ryzykować klęskę. Dopóki wojny nie ustaną — apatja jest samobójstwem a przesąd — zdradą"[1]).

Pozatem dyskusja w angielskiej prasie fachowej i codziennej[2]) wyłoniła jeszcze inne ujęcie zagadnienia wojny chemicznej; cechą wojny chemicznej jest: 1) różnorodność środków bojowych wobec rozległości wiedzy chemicznej, 2) natychmiastowa gotowość (bez zapasów) w czasie wojny. Oba te momenty wprowadzają w grę czynniki, które się nie dadzą przewidzieć i obliczyć u przeciwnika w czasie pokoju, a wobec tego stosunki sił bojowych są niepewne. I słaby może okazać się bardzo niebezpiecznym. Wojna staje się coraz większem ryzykiem. Dlatego też opinja angielska domaga się efektywnego ograniczenia broni wszelkiego rodzaju — chemicznej i mechanicznej — o ile posiada ona te dwie cechy różnorodności i gotowości.

Liga Narodów

Debaty o zakazie wojny chemicznej i bakterjologicznej w 1926 — 1930 r.

Pomimo uchwalenia Protokółu Genewskiego z dn. 17. 6. 1925 r. nie zaprzestano debatować w komisjach Ligi Narodów[3]) nad zagadnieniem zakazu wojny chemicznej i bakterjologicznej, — szukano nowych dróg, aby uniemożliwić w przyszłych wojnach stosowanie broni chemicznej.

Francja i niektóre inne państwa zaproponowały, jako środek urzeczywistnienia powszechnego zakazu wojny bakterjologicznej, groźbę odwetu temiż środkami chemicznemi. Według tego projektu wszystkie państwa miały być zobowiązane do okazania pomocy w środkach chemicznych pierwszemu zaatakowanemu zapomocą gazów państwu.

Anglja, Ameryka, Niemcy, Włochy, Szwecja i inne państwa wypowiedziały się przeciwko tego rodzaju sankcji, prawdopodobnie przewidując, że uchwalenie takiej konwencji mogłoby wywołać tylko nową wojnę chemiczną o wzmożonej sile.

(dokończenie nast.).

[1]) Fuller S. F. C. Colonel, Reformation of War. London 1923.

[2]) „Przemysł Chemiczny" Nr. 9, 1930 r.

[3]) Patrz Handbuch des Abrustungsproblems, Prof Dr. Niemayer, Berlin 1929.



REGULAMIN

KONKURSU MODELI LATAJĄCYCH - WODNOPŁATOWCÓW

organizowanego przez „Lot Polski"

1. Konkurs dotyczy jedynie modeli latających-wodnopłatowców.

2. Udział w konkursie mogą brać amatorzy i zawodowcy w dwuch oddzielnych grupach. Do grupy zawodowców zalicza się tylko tych modelarzy, którzy z racji swych prac w zakresie modelarstwa otrzymują wynagrodzenie. Do grupy amatorów wchodzą zarówno starsi jak i młodsi modelarze (uczniowie), zajmujący się modelarstwem z amatorstwa.

3. Zawodowcy muszą posiadać modele własnej konstrukcji. Ślepe kopje modeli zagranicznych nie będą dopuszczone do konkursu.

4. Każdy model powinien posiadać na widocznem miejscu 3 cm^2 powierzchni do umieszczenia stempla jury i kolejnego numeru startu.

5. Każdy z uczestników może demonstrować tylko modele wykonane przez siebie, przyczem w ilości dowolnej.

6. Modele dzielą się na dwie klasy:
A — kadłubowe,
B — dowolne.

Klasa A — *Modele kadłubowe* Do tej klasy będą zaliczone modele z kadłubem, względnie o kadłubie-pływaku, całkowicie krytym, o przekroju minimalnym 2,5% powierzchni skrzydeł, wyrażonym w cm^2. Guma nie koniecznie musi być ukryta w kadłubie. Całkowita długość modelu nie może przekraczać rozpiętości modelu.

Klasa B — *Modele dowolne.* Do tej klasy zaliczone będą modele dowolnych rozmiarów i kształtów.

7. Modele startujące w klasie A nie mogą startować w kl. B.

8. Modele biorące udział w konkursie muszą być pędzone gumą.

9. Modele kl. A i B muszą być zaopatrzone w pływaki, pozwalające im na start z wody.

10. Modele kl. A i B współzawodniczą o zdobycie jaknajwiększej liczby punktów uzyskanej z wzoru $P = L + 10t$, gdzie L — oznacza odległość od miejsca startu do miejsca wodowania, mierzoną w metrach, a t — czas lotu w sekundach. Pomiar długości będzie dokonywany ze ścisłością do 1 mtr., czasu zaś do $^1/_5$ sek.

11. Każdy model kl. A i B winien wykonać 3 loty startując z wody, przyczem popychanie modelu jest niedozwolone.

12. Przy obliczeniu punktów L i t dla modeli kl. A i B będzie brany pod uwagę najlepszy lot.

13 Kolejność zajmowanych miejsc przez modele będzie określona w ten sposób, że pierwszeństwo mają modele kl. A i B, które osiągną w trzech lotach dwa poprawne wodowania (bez wywrócenia), następnie o jednem poprawnem wodowaniu, a na końcu te, które nie uzyskały żadnego poprawnego wodowania.

14. W razie uzyskania jednakowej liczby punktów przez dwa modele w kl. A i B — pierwszeństwo mają modele lepiej wykonane.

15. Mylny start będzie anulowany.

16. Każda klasa przewiduje po trzy nagrody w postaci cennych przedmiotów dla grupy amatorów, a pieniężnych — dla zawodowców.

17. Nagrody będą przyznawane bez względu na ilość zgłoszonych modeli w każdej klasie, o ile tylko osiągną minimum lotu 30 mtr. lub czas 7 sek. dla zawodowców, a dla amatorów lot 20 mtr. lub 5 sek. że startu z wody.

18. Puhar im. inż. pułk. K. Meyera będzie przyznany temu zawodnikowi, który osiągnie swoim modelem najdłuższy dystans lotu, przy starcie z wody z poprawnem wodowaniem bez wywrócenia się modelu.

Puhar powyższy jest nagrodą przechodnią 2-krotnie kolejno zdobywaną, lub 3-krotnie nie kolejno.

19. Każdy zawodnik może wnieść reklamację do jury najdalej w pół godziny po ogłoszeniu przez jury wyniku konkursu.

20. Wszelkie reklamacje rozstrzyga ostatecznie jury, do którego należy całkowicie określenie wyników zawodów.

21. Na konkursie poza regulaminowo mogą być demonstrowane modele o różnego rodzaju napędzie, które, o ile jury uzna za stosowne, otrzymają wyróżnienie.

PISZĄ DO NAS.

Szanowna Redakcjo!

Przeczytawszy w numerze 6 „Lotu Polskiego" pracę p. Eugenji Taczałówny, śpieszę odpowiedzieć na pytanie Szan. Red. o wątpliwości odbytej podróży powietrznej przez autorkę.

Otóż co do samej pracy — jestem zachwycony stylem, oraz bujną wyobraźnią, która zająca z hałasem przedziera przez krzaki. Niewątpliwie uśmiałby się z tak hałaśliwego zająca sam ś p. Ejsmond. Jednak nie oto tu chodzi, mam bowiem wykazać brak „fachowości" w pracy p. Taczałówny. Otóż silnik z powodu braku benzyny nie zgrzyta, lecz normalnie się zatrzymuje. Następnie osoba, która leci pierwszy raz, absolutnie nie zauważy w powietrzu nienormalnego biegu silnika, zdolności tej nabierają lotnicy przez dłuższą praktykę. Pilot p Taczałówny nie orjentował się we wskazaniach „benzynomierza" o ile lądował z pustym zbiornikiem. Pozatem benzyna samochodowa absolutnie nie nadaje się do silników lotniczych, szczególnie wojskowych, gdyż różni się swym daleko większym ciężarem gatunkowym oraz zanieczyszczeniami jak: tłuszcze, kwasy i t. d.

Ciekaw jestem bardzo czy udało mi się odpowiedzieć trafnie na pytanie Szan. Redakcji.

Łącząc wyrazy szacunku, pozostaję

Piotr Brzezicki

Łazy, pow. Zawiercie.

SKRZYNKA POCZTOWA

WP. Mirosław Iring — Świętojańska 27. Otrzymaliśmy wiersz pana, który nie harmonizuje z lotnictwem. Pański samolot przypomina raczej sanki mknące na kulig. Dziwna, beztroska i szaleńcza radość... Przytem odskok na ziemię i owa nieznana troska i ból, również niczem nie są usprawiedliwione. Prosimy o co innego.

„Lot Polski" wiersze drukuje jedynie w wypadkach, gdy przedstawiają b. dużą wartość artystyczną i lotniczą. Wolimy prozę.

WP. Henryk Wróblewski — Kraków. Konstruktorzy - inżynierowie Rogalski, Drzewiecki i Wigura budują obecnie dwie nowe awionetki RWD 5 i RWD-6 (ze składanemi skrzydłami).



HELENA HOCHLINGIERÓWNA.
Łódź. klasa VIII.

Samolotem do Hanki

Nie tak, jak się to stało, wyobrażałam sobie moją pierwszą podróż aeroplanem. Marzyłam, że będzie to w piękny, słoneczny dzień, że przy sterze zajmie miejsce jakiś „on", sławny, na swym stalowym ptaku z wichrem latający w zawody, „on", patrzący w przestrzeń mądremi, szaremi oczyma. Los chciał inaczej. Stało się to w sposób następujący: Miałam w Krakowie swą jedyną przyjaciółkę Hankę. Pisywałyśmy do siebie bardzo często; zwierzałyśmy się wzajemnie w listach ze swoich marzeń, omawiałyśmy interesujące nas zagadnienia. Nagle kiedyś nie otrzymałam w zwykłej porze listu. „Co się Hance stało — myślałam — może choruje? Ale chyba nie! Ostatnio pisała, że czuje się świetnie; list przyjdzie jutro"! Widocznie jej coś stanęło na przeszkodzie. Aha! to napewno eskapada lotnicza z „panem Włodkiem", o którym mi kiedyś pisała. Ślicznie, dla „kogoś tam" panna Hania zupełnie zapomina o przyjaciółce! Powiem jej kilka słów prawdy w najbliższym liście— obiecywałam. Tymczasem i nazajutrz nie było żadnej wiadomości. Zaniepokoiłam się naprawdę. Ja jej tu wyrzucam obojętność i niewdzięczność, a może się jednak coś stało? Może rzeczywiście chora? Muszę dziś napisać. Po obiedzie rozpoczęłam list. Nagle ktoś zadzwonił do drzwi. Drgnęłam mimowoli. Dźwięk dzwonka był jakiś ostry, urwany... Nareszcie list od Hanki — pomyślałam z radością, a zarazem z jakimś ogromnym niepokojem. Rzeczywiście od kuzynki Hanki, ale nie list, tylko depesza. Wzięłam ją do ręki z przerażeniem i nie miałam poprostu siły, aby ją otworzyć.

Machinalnie skierowałam się do pokoju. Tak, z Hanką stało się coś. Wreszcie rozerwałam papier. Zaczerniły mi przed oczyma słowa: „Przyjeżdżaj natychmiast! Hanka od kilku dni strasznie chora i ciągle Cię wzywa w gorączce. Doktór nie ma prawie nadziei; bądź więc przygotowaną na wszystko". Pociemniało mi w oczach. Hanka walczy ze śmiercią! Wzywa mnie ciągle w gorączce, podczas gdy ja ją posądzam o niewdzięczność; jestem podła! — pomyślałam i wybuchnęłam płaczem. Wreszcie uspokoiłam się nieco i zdecydowałam się jechać natychmiast do Krakowa. Tymczasem pociąg miał odejść dopiero późno wieczorem. Coś mnie ścisnęło za gardło. Boże! ja wyjadę dopiero wieczorem i zanim zdążę, Hanka może umrzeć. A te godziny do odejścia pociągu będą się tak strasznie, strasznie wlokły... Chyba oszaleję! Nie mogłam już dłużej siedzieć w domu. Było mi jakoś okropnie duszno. Wyszłam na miasto. Oh, żeby już nadszedł ten wieczór! Nagle na ulicy ktoś salutuje i podchodzi. To znajomy z lotniska.

— Co się pani stało, że ma pani taką zrozpaczoną minę? — pyta.

— Dostałam niedawno depeszę z wiadomością, że przyjaciółka moja jest bardzo chora. Pociąg do Krakowa odjeżdża o godz. 11.30, a tymczasem ona może umrzeć — odpowiadam i znowu łzy mi napływają do oczu.

— Doskonale się składa — mówi znajomy — przyjechał dziś z Krakowa jeden z członków aeroklubu akademickiego i odjeżdża o piątej, więc gdyby pani chciała polecieć, to byłoby najprędzej. Chyba, że pani boi się pofrunąć pierwszy raz tak daleko.

Bać się, gdy Hanka może umiera? Naturalnie, że jadę! A więc o piątej na lotnisku. Wróciłam natychmiast do domu, przebrałam się i pojechałam na lotnisko, Piątej jeszcze nie było, ale „mój" aparat stał już przed hangarem.

— Wie pani — mówi mój znajomy — ten pilot ma zmartwienie, ktoś mu choruje w Krakowie.

O piątej przyszedł pilot, który miał ze mną lecieć. Miał najwyżej dwadzieścia kilka lat i ogromne, błękitne oczy. Po przywitaniu szybko zsunął szkła. Ja już zapomniałam o rozpaczy. Ot, za niecałą godzinę zobaczę się z Hanką. Jestem już zupełnie o nią spokojna i aż się dziwię, skąd mi się wzięła ta pewność, że ona wyzdrowieje. Pojadę do niej samolotem! Pierwsza moja powietrzna jazda. Wreszcie wsiadamy do samolotu, startujemy i za chwilę szybujemy w kierunku Krakowa. Lot jest naprawdę wspaniały. Teraz czuję się prawie szczęśliwa. Silnik warczy, śmigło obraca się zawrotnie, a wiatr bije w twarz. Cudownie! Tylko od czasu do czasu wpadamy gwałtownie w t. zw. „dziury", ale zaraz wyrównujemy lot i pędzimy znów gładko. Nagle pilot odwraca się nieco i widzę jego ściśnięte bólem usta. Widocznie bardzo cierpi. Ten skurcz jest dostatecznym dowodem. Może również umiera mu tam kto bliski, może ukochana?... I nagle kładę rękę na jego ramieniu i krzyczę głośno, aby mię usłyszał poprzez warkot silnika.

— Proszę się nie martwić! Wiem napewno, że wszystko będzie dobrze i ten ktoś nie odejdzie od pana. Napewno! Napewno! Proszę wierzyć, ja wiem!

Przez chwilę patrzy na mnie zdumiony, a potem nagle uśmiecha się i widzę, że jego cudne, dziecinne oczy zachodzą mgłą. Ale nie jestem pewna. Może mi się tak zdawało przez podwójne szkła... Godzina lotu mija szybko. Suniemy już nad Krakowem. Za chwilę lotnisko, lądowanie a w kilka minut potem wpadam do mieszkania Hanki.

— Jak się czuje? — pytam w drzwiach jej kuzynki, która mi otwiera.

— Cicho! teraz śpi. Niedawno oprzytomniała i pytała o ciebie. Powiedzieliśmy, że przyjdziesz niedługo. Zaraz potem zapadła w niespokojny sen. Doktór powiedział, że to kryzys i jeżeli nie nastąpi jakiś wstrząs nerwowy, będzie uratowana.

Potem wprowadzają mnie do pokoju mojej Hanki. Jest bardzo blada, czupryna rozrzucona na poduszkach, rzęsy rzucają na policzki delikatny cień. Podchodzę do łóżka. Wtem chora otwiera oczy. Spostrzegła mnie, uśmiecha się lekko i wyciąga ręce. Pochylam się, a ona obejmuje mnie mocno za szyję i szepce: Kochana! wiedziałam, że przyjdziesz.. Jest bardzo osłabiona i zmęczona; powieki zsuwają jej się na oczy i zasypia spokojnie poraz pierwszy od kilku dni.

— Uratowana — mówi lekarz — kto wie jednak czy takby się stało, gdyby pani tak wcześnie nie przyjechała, Mógłby nastąpić wstrząs, którego się tak obawiałem, a wtedy nie byłoby ratunku.

Czuję się taka szczęśliwa. Więc uratowałam moją małą, złotą Hankę! Jaki Bóg dobry!

Myślę o znajomym z łódzkiego lotniska, bo gdyby nie on... Wtem dzwonek w przedpokoju. Otwieram i przedemną staje... ten sam pilot, który mnie przywiózł. Zrozumiałam wszystko. To ten Włodek, o którym pisała kiedyś Hanka. Że też wcześniej nie domyśliłam się tego! Ale kiedy się przedstawił na lotnisku, myślałam o czem innem i nie zwróciłam uwagi na nazwisko. To on o Hance myślał przez całą drogę. I na jego pełne niepokoju spojrzenie odpowiadam szybko: „Uratowana! Będzie żyła!" I oto wspaniały lotnik, wykonujący z zimną krwią najniesamowitsze koziołki na swym aparacie, zakrywa twarz dłońmi i wybucha dziecinnym prawie płaczem.

Tak, inaczej wyobrażałam sobie swój pierwszy podniebny lot, ale potem, patrząc na szczęście Hanki i Włodka nie żałowałam, że poraz pierwszy nie „on" kierował sterem stalowego ptaka.

Modelarze! Pamiętajcie, że konkurs modeli latajacych-wodnopłatowców odbędzie się w czerwcu r. b.

Regulamin podajemy na stronicy 14.

Wodnopłatowiec 7E

Konstrukcji instr. K. Błaszczyńskiego   Prawo przedruku wzbronione

Budowę niniejszego wodnopłatowca mogę polecić wszystkim modelarzom zarówno początkującym, jak i bardziej zaawansowanym, a to z powodu licznych zalet, jakie łączy w sobie dany model. Prosta i celowa konstrukcja modelu pozwala na łatwą regulację i demontaż, przyczem jeszcze bardziej podnosi jego wartość stateczny i równy lot, krótki start i pewne wodowanie.

Charakterystyka modelu: całkowita waga 190 gr., przekrój gumy 4,6 mm., śmigło 35 cm., czas działania śmigła 37 sek., przeciętna szybkość 7 — 9 m. na sek

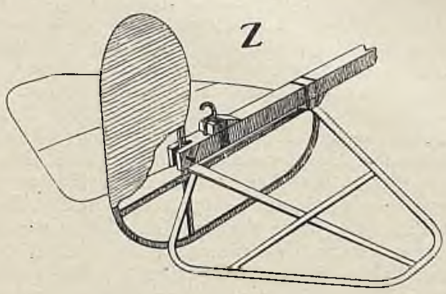
Skrzydła: na okalającą krawędź skrzydeł użyty jest bambus, którego grubość wynosi pośrodku 3 mm. stopniowo dochodząc na końcach skrzydeł do grub. 1 mm Tak samo i bambusowe żeberka umieszczone w krawędziach, różnią się w swej grubości, środkowa posiada grub. 3 mm.. a końcowe 1,5 mm. Krawędzie skrzydła, tak jak i żeberka od dołu opiłowane są na półokrągło. Skrzydło od góry pokryte jest cienkim kolorowym papierem, t. zw. „pergaminem" i dobrze powleczone słabym roztworem cellonu. Natomiast te miejsca, w których przyklejony jest papier, należy dwukrotnie posmarować pędzelkiem nieco gęstszym cellonem.

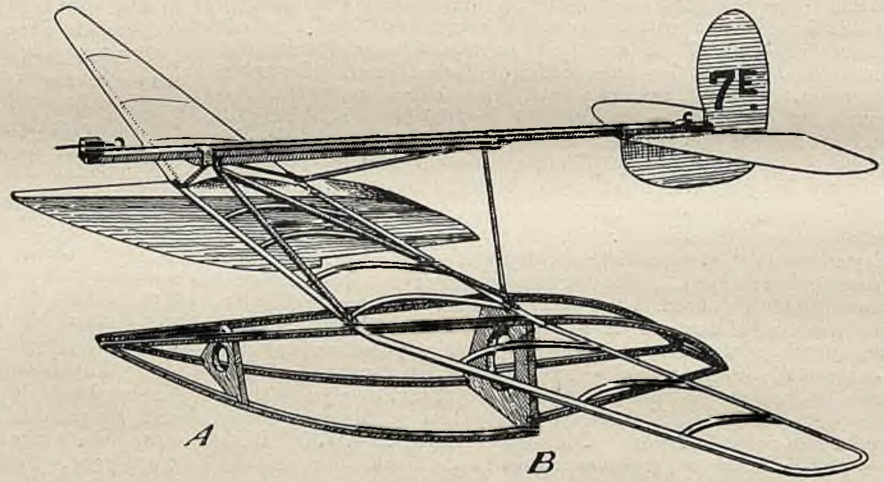
Ogon: stateczniki poziomy i pionowy wykonane są podobnie jak i skrzydło z bambusu, tylko środkowa grubość jest nieco mniejsza, pokryte również papierem i tak samo pocellonowane.

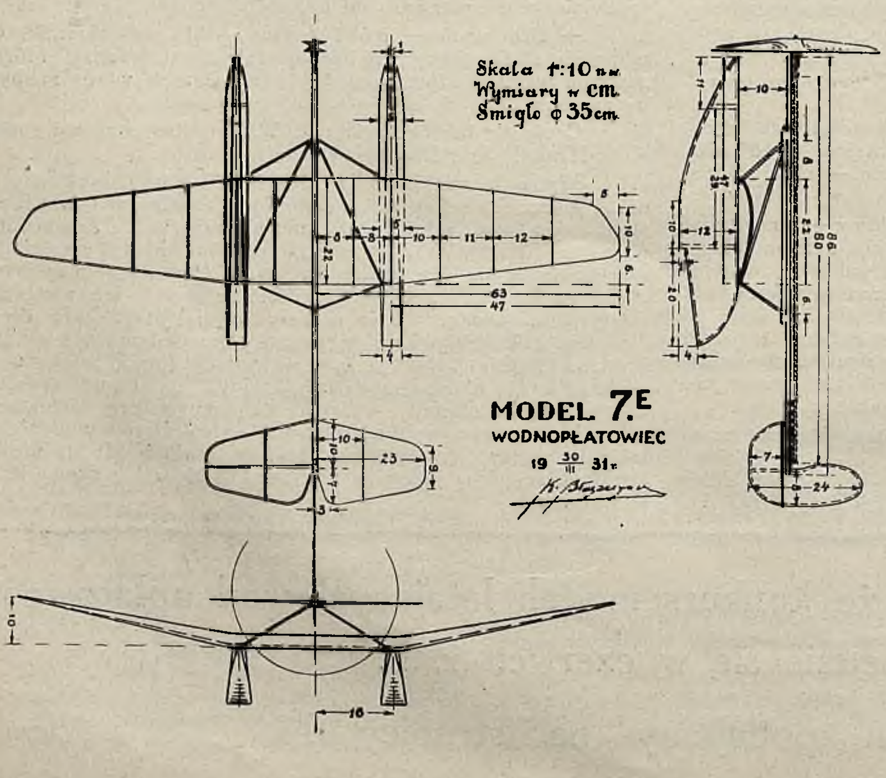
Pływaki: Sposób budowy pojedyńczego pływaka zbliżony jest do szablonowej budowy kadłuba. Na dwuch przegrodach A i B odpowiedniego kształtu, wykonanych z korka grubości 4 mm., przytwierdza się na klej nitką cztery kwadratowe pręty bambusowe o przekroju 2 × 2 mm. Dwa dolne pręty w odpowiedniem miejscu są przecięte i pozostałe ich części umocowane nieco wyżej w przegrodzie korkowej B w tym celu, aby utworzyć t. zw. ząbek, co znacznie ułatwia oderwanie się pływaka od wody. Cały pływak pokryty jest cienkim nieprzemakalnym papierem (takim jaki się używa do pakowania masła lub wędlin), przyczem dla lepszego zabezpieczenia kanty pływaka okleja się dodatkowo wąską listewką papieru. Aby całkowicie zabezpieczyć pływaki od działania wody, pociąga się je dość cienką warstwą werniksu, a po zupełnem ich wyschnięciu maluje się farbą srebrną, t. j. proszkiem aluminjowym (szlif-bronz), rozpuszczonym w cellonie. Obydwa pływaki przymocowane są na stałe do krawędzi skrzydła zapomocą cienkiego drutu.

Kadłub i umocowanie skrzydeł: Kadłub w tym modelu tworzy belka drewniana przekroju 8 × 8 mm. z gumą umieszczoną na wierzchu. Belka z przodu posiada obsadę mosiężną z łożyskiem kulkowem dla śmigła, a z tyłu haczyk wygięty z drutu aluminjowego do zaczepiania gumy. Na samym końcu belki znajduje się przecięcie, w które wchodzi przednia krawędź steru pionowego, a wbity poziomo mały gwoździk w belkę przechodzi przez jedną z dziurek znajdującą się na krawędzi steru. Połączone w jedną całość stateczniki pionowy i poziomy przednią częścią przymocowane są do belki kadłubowej (rys. Z). Tego rodzaju umocowanie sterów pozwala w razie potrzeby na zmianę kąta w stateczniku poziomym.

Skrzydło wraz z pływakami przymocowane jest zapomocą sześciu zastrzałów bambusowych (przekroju kroplowego 2 × 4 mm.) do jednego dość długiego drewnianego suwaka, który przytwierdzony jest dwiema skówkami do głównej belki kadłubowej. Skrzydło posiada pośrodku kąt 1,5°, a przy końcu 0°.







ZDZISŁAW GRZYBOWSKI.

Zwycięstwo przyjaźni

NOWELA

Ostatni, serdeczny uścisk dłoni z pozostającą załogą parowca „La Victoire" i obaj odważni piloci wsiedli do zamkniętej kabiny samolotu. Przy sterach usiadł Jan Guervais. Paweł Clotin ulokował się na siedzeniu obserwatora, ostatnim rzutem oka sprawdzając instrumenty. Wreszcie, machnięcie ręką, sygnał gotowości do startu. Mechanicy odskoczyli od samolotu, który drgnął i zaczął się lekko ślizgać po śniegu, wzbijając płozami swych nart biały tuman.

Aparat, kierowany silną ręką Jana, najlepszego pilota armji francuskiej, wzniósł się lekko do góry, zatoczył parę kręgów ponad parowcem i grupką pozostałych towarzyszy, wyglądających obecnie na śniegu niby małe, czarne żuki, poczem skierował się na północ.

Lot do bieguna został rozpoczęty.

Historja tego lotu była prosta, jak prosty bywa każdy czyn bohaterski. Dwaj serdeczni przyjaciele, Jan Guervais i Paweł Clotin, obaj świetni piloci wojskowi, towarzysze jeszcze z czasów wojny światowej, zwani przez współkolegów „latającymi djabłami" tak za swoje czyny bojowe jak i za śmiałe, graniczące z zuchwałością wyczyny sportowe, weszli w porozumienie z jedną z firm lotniczych, proponując dokonanie lotu do bieguna na aparacie jej marki. Projekt samolotu sporządzili sami, a uzyskawszy aprobatę firmy, własnym kosztem zorganizowali wyprawę, która miała rozsławić imię Francji, ich zaś nazwiska wpisać po wieczne czasy do wielkiej międzynarodowej księgi bohaterstwa.

W rok po powzięciu tego planu, rozpoczęli próbne loty na swym olbrzymim samolocie. Nie zrażali się wcale sążnistemi artykułami, pisanemi przez fachowców i laików, w najrozmaitszych pismach stołecznych, w których odradzano im tego szaleńczego zamiaru, gromadząc całe szeregi przeszkód, wyliczając długą listę poległych lotników, kuszących się przed nimi o zdobycie bieguna.

> „Zupełnie niezrozumiałą wydaje się potrzeba narażania życia oraz wyrzucania stosu pieniędzy dla czynu, w całem tego słowa znaczeniu wielkiego i trudnego, który jednak nie przyniesie nikomu pożytku, a ograniczy się jedynie do zatknięcia trójbarwnego kawałka materji w zaspę śniegu" — pisał jakiś dziennikarz w jednem z pism marsylskich.

Efekt tego artykułu był ten, że nastąpiły dwa pojedynki z Janem Guervais i Pawłem Clotin, pojedynki w obronie sztandaru Francji, znieważonego przez dziennikarza z Marsylji. Im więcej wznosiło się głosów przeciwko zamierzonej wyprawie, tem silniej obaj jej organizatorzy zacinali się w sobie. Cofnięcie się teraz równałoby się tchórzostwu.

W połowie kwietnia „La Victoire", parowiec dowodzony przez kapitana Lavaux, przybił do południowego skraju olbrzymiego pola lodowego, na północy od Szpicbergu. Samolot został zmontowany w przeciągu niespełna dwuch tygodni. Cały sztab mechaników, z dwoma inżynierami na czele, pracował dzień i noc, pod osobistym kierunkiem obu pilotów. Wreszcie dokręcono ostatnią śrubkę, ostatnia przewidziana puszka z konserwami została umieszczona w małej śpiżarni, ostatni próbny lot wypadł nadspodziewanie pomyślnie. Piloci czekali tylko na odpowiednie warunki atmosferyczne, siedząc zagrzebani po uszy w stosach komunikatów i biuletynów meteorologicznych.

Dnia 14 maja, o godzinie 11 minut 28 przed południem nastąpił start. W dwie godziny później wszystkie pisma paryskie wydały dodatki nadzwyczajne. Lot się rozpoczął.

Paweł Clotin co pół godziny nadawał depeszę radjową do kapitana Lavaux, komunikując o przebiegu lotu. Do godziny 13-ej wszystko było w porządku.

O godzinie 13 ej minut 15 radjostacja okrętowa otrzymała depeszę: „Wpadliśmy w burzę śnieżną... Wiatr północno-zachodni znosi nas z przewidzianej trasy... Ciemno...

Godzina 13.45. „Nie wiemy gdzie jesteśmy... Huragan się wzmaga..."

Godzina 14-ta. „Sytuacja rozpaczliwa... Lecimy na wysokości 200 metrów..."

Godzina 14-ta minut 20: „Lądujemy!"

A potem cisza. Na wezwania stacji okrętowej nikt nie odpowiadał. Do godziny 18-ej napróżno usiłowano porozumieć się z lotnikami. Czyniono najrozmaitsze przypuszczenia, odsuwając cisnącą się gwałtem myśl o katastrofie. Wreszcie o godzinie 18-ej minut 30, kapitan Lavaux, po porozumieniu się z inżynierami i mechanikami nadał następującą depeszę do Paryża:

> „Porucznicy Jan Guervais i Paweł Clotin nie odpowiadają na wezwanie... Zaszedł prawdopodobnie wypadek... Zwracam się do rządu norweskiego z prośbą o wysłanie samolotów ratowniczych".

* * *

Paweł Clotin otworzył oczy. Nie zdawał sobie zupełnie sprawy gdzie się znajduje. Dokoła było ciemno. Słyszał jakiś nieznośny warkot, przerywany od czasu do czasu świstem. Poruszył się W tym momencie poczuł dotkliwy ból w lewej ręce. Ból ten przywrócił mu momentalnie przytomność. Przez jego mózg przewinął się cały szereg obrazów. Oto wraz ze swym przyjacielem Janem startują do lotu biegunowego. Z początku dopisuje im pogoda. Lecą prosto na północ, kierując się strzałkami swych instrumentów. Potem na horyzoncie wyrasta jakaś biała ściana. Chcą się wznieść. Nie mogą, gdyż baki wypełnione benzyną i oliwą zbyt obciążają samolot. Zanurzają się w białą, miękką ścianę śniegu. Robi się zupełnie szaro. Mają nadzieję, że to jakaś miejscowa zawierucha, przez którą wkrótce przebrną. Odczuwają silne uderzenia bocznego wiatru. Śnieżyca zamienia się powoli w huragan. Nie tracą jednak nadziei. Niech tylko huragan przejdzie, wylądują na jakiemś polu śniegowem. Połączenie z „La Victoire" pracuje bez zarzutu. Otrzymują kilka słów gorących od kapitana Lavaux. Depeszę kończy okrzyk: „Vive La France!". Jan odwraca głowę, nachyla się do ucha Pawła i krzyczy:

— Musimy lądować!.. Niepodobna jest lecieć dalej.

Potem patrzy na wysokościomierz. Strzałka wskazuje 130 metrów. Samolot zniża swój lot nieustannie. Paweł kiwa głową Janowi na znak zgody. Jednak wie, że lądowanie w ich sytuacji równa się katastrofie. Czarno dokoła niczem w nocy. Śniegu nie widać. Jan musi lądować na ślepo. Jedyną wskazówką jest wysokościomierz. Lecą coraz niżej. 110 metrów, 100, 80, 60, 20... wreszcie, gwałtowny wstrząs, głuchy trzask, ginący zupełnie w ryku rozszalałego huraganu i ciemność jeszcze większa...

Obrazy te przelatują szybko przez mózg Pawła. Przelatują jakby gdzieś z oddali i giną w mroku, ustępując miejsca następnym. Wreszcie zatrzymują się w miejscu. Zaczyna tylko wibrować w skołatanym mózgu Pawła jedno słowo, którego sensu nie może z początku zrozumieć: *Jan*. Co to jest Jan? Aha! Jan Guervais jest jego przyjacielem. Razem ukończyli szkołę pilotażu, razem walczyli na froncie, a potem razem polecieli do bieguna. I znowu powtarza się serja przejść ostatnich paru godzin. Wtem błyskawica olśnienia przeszywa mózg Pawła Gdzie jest Jan?! Przecież pilotował do ostatniej chwili!?... Zaczyna gorączkowo macać dokoła siebie... Ręka jego napotyka coś miękkiego i grubego... Tak, to on... Jak tu ciemno .. Nic nie widać... Przypomina sobie, gdzie umieścił parę latarek kieszonkowych z baterjami. Po chwili już je znalazł... Zapala.. Widzi wnętrze kabiny w okropnym nieładzie... Na podłodze zwisa z siedzenia Jan... Jest nieprzytomny... Paweł odpina pasy, któremi był przymocowany do swego miejsca, przyklęka ze strachem koło ciała swego przyjaciela... Ręce jego gorączkowo rozrywają zapięcia kombinezonu, wdzierają się do środka, szukając gołego ciała... Chwila ciszy... A potem nagła radość... Jan żyje .. Czuje wyraźnie pod palcami słabe uderzenia serca .. Tak, ale nieprzytomny.. Trzeba go ratować... Wpierw należy wydostać się z tej przeklętej kabiny, w której jest ciemno niby w grobie. Paweł gramoli się niezgrabnie, odczuwając nieznośny ból w ręce... W tej chwili dopiero widzi, że samolot stoi, nachylony ku przodowi... Żeby móc ustać trzyma się rękami ściany... Chce otworzyć drzwi... Stawiają mu opór... Opiera się całą siłą i pcha do przodu... Drzwi zaczynają się

lekko uchylać... Paweł czuje, że razem z drzwiami odsuwa jakiś wielki ciężar... W tej chwili wpada do ciemnej kabiny promyk słońca... Oświetla wnętrze... Teraz Paweł widzi stertę śniegu, która przywaliła drzwi kabiny... Chwilę odpoczywa, poczem znów z pasją zabiera się do otwierania... Po dobrej pół godzinie świeży podmuch wiatru wdziera się do kabiny... Paweł wychodzi z samolotu rozglądając się dokoła... Przed nim wyrasta olbrzymi kadłub samolotu zagrzebany przodem w śniegu... Ogon sterczy w górze... Dokoła, jak okiem sięgnąć, pustynia śnieżna... Tu i ówdzie większe i mniejsze wzgórki śnieżne... Wszystko skrzy się w promieniach słońca... Paweł przymyka oczy... Zbyt gwałtowne przejście od ciemności do kłującej bieli.. Po chwili przypomina sobie Jana... Pędem wraca do kabiny... Odpina pasy i wyciąga ostrożnie bezwładne ciało Jana na śnieg.. Rozpina mu odzienie pod szyją, poczem wpada zpowrotem do samolotu i po chwili wraca z małą apteczką... Zaczyna cucić przyjaciela.. Trwa to długo, bardzo długo... Zdaje mu się, że minęła cała wieczność od chwili, kiedy Jan otworzył oczy... Paweł uśmiecha się doń, zaczyna gładzić po twarzy i mówi: „Chwała Bogu, że wszystko się dobrze skończyło... Jesteśmy zdrowi i cali... Trzeba tylko żebyś wypoczął, a potem obejrzymy maszynę i naprawimy... Jak Bóg da, polecimy dalej"... Oczy Jana patrzą na Pawła z jakimś dziwnym wyrazem.. Widać w nich ból, żałość zmieszaną z rezygnacją.. Paweł wstaje z klęczek, idzie do samolotu i przynosi twardą, skórzaną poduszkę, którą podkłada Janowi pod głowę, poczem mówi: „Zaraz zagrzeję trochę kawy... Napijemy się i porozmawiamy później co należy czynić"... Gotuje kawę... Chce napoić Jana, ale ten lekkiem przeczeniem daje znak, że nie ma ochoty... Paweł pije sam.. Patrzy na przyjaciela, który przymknął powieki i wygląda raczej na martwego niż na żywego... W tej chwili oblatuje go strach śmiertelny... Jan umiera, a on zostanie sam... Sam, w tej głuszy i pustce... Nie, to niemożliwe, to potworne... Rzuca się na klęczki koło Jana i zaczyna go szarpać... Jan otwiera oczy, spogląda na przyjaciela; łagodny uśmiech wykwita mu na blade wargi, poczem szepce: „Pawle drogi!." Paweł zrywa się... Uspokaja się, a jednocześnie wstyd przed samym sobą i przed Janem, który go napewno zrozumiał... Czuje jakąś gorycz w ustach... Wyciąga z kieszeni fajkę i zapala... Paląc tak, zaczyna się zastanawiać nad ich położeniem... Gdzie są, nie wie, tak że nawet depesza wysłana o pomoc byłaby bezpłodna... Depesza!.. Trzeba jednak zawiadomić „La Victoire" o ich katastrofie... która godzina?... Paweł patrzy na zegarek ręczny... Stanął!.. Biegnie do kabiny... Tam jest również zegar, nakręcany raz na tydzień... Wskazuje godzinę 10-tą... To znaczy od wczoraj leżeli nieprzytomni... Sprawdza radjostację.. Nie działa... Rozpacz...

*
*

Już ósmy dzień oczekują napróżno pomocy... Jan leży chory... Przy upadku doznał jakiegoś niebezpiecznego wstrząsu wewnętrznego.. Ciągle pluje krwią... Jest tak słaby, że Paweł musi go poić jak dziecko... Jan wogóle nic nie je... Siły jego są tak wyczerpane, że wątły płomyk jego życia tli się coraz słabiej.. Utrzymuje go przy życiu tylko silna wola... Nie chce umrzeć za prędko... Rozumie to doskonale, że w ten sposób tylko może podtrzymać Pawła, który co chwila z niepokojem na niego patrzy... On, Jan, wie, że umrze.. Żal mu umierać, nie dla samego życia, nie dla rodziny, której nie posiada, lecz dla tego kochanego Pawła, którego, jako człowiek starszy, kochał prawie jak syna... Ale Paweł nie powinien umrzeć... Przed nim całe życie... Zresztą ma narzeczoną, którą kocha i która jego kocha... Musi więc on, Jan, żyć dopóty, dopóki nie przybędzie pomoc... A on wie, że nadejdzie... Nie pozwolą im marnie zginąć... Spodziewa się ukazania lada chwila samolotu ratowniczego...

Paweł wyremontował aparat. Strzaskane śmigło zastąpił nowem, zapasowem, jak również i lewą płozę. Mogliby już dawno odlecieć, gdyby nie brak benzyny; w jakiś niewytłómaczony sposób powstała szczelina w zbiornikach zapasowych i benzyna wyciekła... Jest tylko tak niewiele, że z trudem jeden tylko człowiek mógłby pokusić się na przelot powrotny... Zresztą niewiadomo dokąd ich huragan zapędził.. Mogą się znajdować o tysiąc mil od miejsca gdzie pozostawili „La Victoire". Najgorsze, że zapasy żywności się skończyły... Pozostało zaledwie trochę kawy i jedna paczka sucharków...

* * *

Paweł nie jadł już od trzech dni. Stępiałym wzrokiem patrzy bezmyślnie w białą pustynię... Ma gorączkę.. Co chwila zdaje mu się, że słyszy warkot silników nadlatującej odsieczy... To znów widzi gdzieś bardzo daleko jakieś czarne punkciki na białem śnieżnem prześcieradle... Zrywa się wtedy i biegnie ku tym majakom, krzycząc ile sił w gardle... Potem wraca do obozu zgnębiony i zrozpaczony... Jan zaczyna go coraz częściej namawiać, by ratował się sam... Samolot gotów do odlotu kusi coraz bardziej... Nieraz godzinami wpatruje się weń z głodną pożądliwością... Ah! wsiąść i uciec od głodu, rozpaczy i tej oślepiającej bieli, która sprawia niemal ból fizyczny... Chwilami zdaje się Pawłowi, że szaleństwo chwyta go za włosy... Raz nawet wsiadł do kabiny i sprawdziwszy wszystkie stery próbował startu... Powiódł się w zupełności... Siłą woli zmusił się do lądowania.. Jeszcze dwa dni męczarni... Jan bredzi w malignie... Opowiada o zielonych łanach żyta, o ciepłych promieniach słońca, wspomina jakąś Marję... Okropność.. Paweł czuje, że nie przetrzyma jednego dnia... Samolot stoi jakby na urągowisko... Zda się śmiać do rozpuku z bezradności dwuch ludzi... Szydzi z ich niemocy... Co? śmieje się, drwi, szydzi... Jak śmie.. W każdej chwili można doń wsiąść i zmusić do posłuszeństwa.. Niczem uległy niewolnik zawiezie tam, dokąd go skieruje wola pilota — jego pana... Wtem... Cyt!.. Co to?... To Jan szepce: „Pawełku, chodź do mnie... jesteś przecież jedynym mym wiernym druhem..." Paweł zrywa się... Tak, on nie opuści swego przyjaciela.. Umrze wraz z nim... Nie pomogą szyderstwa martwej maszyny... Paweł podchodzi powoli do samolotu z uśmiechem ironji na ustach... Przygląda mu się chwilę, poczem sięga po bańkę z benzyną... Powoli, nie spuszczając wzroku z maszyny, wylewa jej zawartość do kabiny... Następnie tymże samym, prawie automatycznym ruchem, wyciąga pudełko zapałek, pociera jedną z nich i wrzuca do kabiny... Jasny płomień bucha do góry... Paweł wybucha śmiechem... Śmieje się długo, przeciągle, zachłystując się niemal... Poczem podchodzi do swego towarzysza, nie przestającego wciąż majaczyć i nachyla się nad nim...

*
*

Wyciąg z raportu komandora Olafa Strindforda, kierownika ekspedycji ratunkowej:

„...aż wreszcie po 17 lotach, strawionych na bezskutecznem poszukiwaniu, postanowiłem zaniechać dalszych wypraw. Skomunikowawszy się przy pomocy radja z całą eskadrą, wyznaczyłem wspólny punkt zborny. Lecąc w oznaczonym przez siebie kierunku ujrzałem nagle przez szkła lornety słup dymu, wznoszący się z pod wysokiego pagórka. Poleciłem natychmiast lądować. Ujrzeliśmy dogasający samolot, a opodal obu poszukiwanych pilotów, leżących w uścisku. Po przewiezieniu odnalezionych oficerów na pokład „La Victoire", starszy z nich, porucznik Jan Guervais, zmarł wskutek krwotoku wewnętrznego. Porucznik Paweł Clotin, który umyślnie podpalił samolot, by nie opuścić chorego towarzysza, ciężko chory. Lekarze twierdzą jednak, że go uratują.



JERZY LEWESTAM

Kitty.

2)

NOWELA.

— Ach prawda, gdzie jest pasażerka?

W tej chwili grupa osób wyszła z budynku portowego. Dwie starsze panie, grupa panów, no i... pasażerka. Poznali ją odrazu. W ręku niosła skórzany neseserek, odziana w jasno-błękitną gabardinę i pantofelki na płaskich obcasach. Nie była jednak ani suchą, ani nieprzyjemną. Uderzyła ich odrazu jej uroda. Z pod małego sportowego kapelusika patrzyły duże ładne błękitno-szare oczy. Były doskonale dopasowane do koloru płaszcza.

— Prędzej, płatowiec startuje!

Ostatnie pożegnania. Obie starsze panie. Jedna z nich uścisnęła ją z jakąś tępą rozpaczą. Później panowie. Kwiaty, cukierki. I kabina.

Tomasz odwrócił się. Siedzi w pierwszym fotelu, tuż przy drzwiczkach przedziału pilota i uśmiecha się do odprowadzających. Tomasz nigdy nie zajmuje się pasażerami, tym razem jednak patrzy. Patrzy uważnie.

— Gotowe! — Mechanicy wyrywają podpórki z pod kół.

— Pełny gaz! Naprzód!

Fokker rusza.

Radjotelegrafista rzuca ostatnie spojrzenie na grupę odprowadzających. Nagle coś go uderza. Krótko, króciutko i odskakuje jak stalowa klinga. To oczy, tak, oczy pełne jakiegoś fanatycznego uwielbienia i niepokoju.

Rulują.

Start jest krótki. Trzy silniki ryczą triumfalnie, odrywając maszynę od ziemi.

Więc znowu to samo. Ten sam widok: zadymiona Łódź, płaska szachownica pól, wreszcie Wrocław na tle majaczących zdala gór.

Lot możliwy, choć trochę rzuca. Biuletyn meteorologiczny nie kłamie, do Wrocławia spokój.

Tomasz opiera się wygodnie o poręcz fotela i zapada w jakąś senną zadumę. Tam gdzieś w dole leniwie wlecze się dymek biegnącego pociągu.

Sygnał. Uwaga! Warszawa! Mówi Warszawa!

Tomasz chwyta ołówek. Depesza? Wszak lot jest spokojny. Przesadzają w swej gorliwości informatorskiej.

Bardzo wiele miłych pozdrowień dla Kitty — Gustaw oddać pasażerce.

— Hm, znowu pasażerka — Tomasz dziwi się, że mógł o niej tak zupełnie zapomnieć.

Czech trąca go w bok:

— Czego chcą?

— Pozdrowienia dla pasażerki — i Tomasz uśmiecha się w dawnym miłym uśmiechu, ukazującym dwa rzędy silnych, zdrowych zębów. Śmieje się poraz pierwszy, odkąd lata jako radjotelegrafista.

— Swoją drogą to trzeba mieć bzika — myśli — żeby posyłać takie depesze. Trzeba być skończonym durniem, umiejącym tak patrzeć jak ten tam. Nie wątpi ani na chwilę, że właściciel owego spojrzenia jest autorem depeszy. Więc nazywa się Kitty? Brzmi to trochę z angielska, choć wygląda na Polkę.

Tomasz odwraca się w stronę kabiny. Pasażerka siedzi nieruchomo zakrywszy rękoma twarz. Nie widzi go, zdaje się, że czuje się nieszczególnie. Jakieś mgliste, pastelowe wspomnienie sączy mu się przez mózg. Gdzie? Kiedy widział już tę postać?

Wrocław. Aparat siada lekko na lotnisku. Ruluje kawałek i zatrzymuje się opodal gmachu portowego.

Urzędnik niemieckiej Luft Hansy otwiera drzwiczki zewnętrzne. Tomasz i pilot wchodzą do kabiny.

Pasażerka siedzi w jednakowej beznadziejnie nieruchomej pozycji.

— Czy pani się źle czuje?

— Och, źle.

— Zaraz przejdzie — mówi Tomasz w nagłym porywie rycerskości — pani pozwoli, że jej pomogę. Przejdziemy na chwilę do bufetu, ręczę słowem, że będzie lepiej. — Wyjął z torebki jej paszport. — Polka? Cóż znaczy to dziwaczne imię Kitty? — załatwił formalności. Poszli.

I znów koniak. Jeden, dwa, trzy kieliszki. Pierwsze od sześciu miesięcy.

Piła nie dając się namawiać, lub zmuszać.

— Lepiej pani?

— Dziękuję, trochę lepiej. Bardzo pana przepraszam za kłopot. Pan jest zapewne pilotem?

Było jasne, że go dotychczas nie zauważyła.

— Nie pani, jestem obecnie tylko radjotelegrafistą lotniczym.

— Ach, radjotelegrafistą.

— Tak i mam tu coś dla pani — podał jej kartkę z depeszą.

Rzuciła na nią okiem, poczem obojętnie schowała do torebki.

— Czy dalej podróż będzie spokojniejsza?

— Nie wiem, bo widzi pani będziemy lecieć nad górami.

* * *

Góry jednak nie okazały się straszne. Lot był wymarzony. Lecieli wysoko nad chmurami, które podobne do śnieżnego, oślepiająco białego oceanu robiły wrażenie niesamowitego, fantastycznego korowodu bladych cieni. Gdzie niegdzie w jasnym zwale widniały luki, przez które dostrzec można było bajecznie oddaloną i nierealną jakoś ziemię.

Praha! Lądują! Wszystko idzie dobrze. Nazajutrz (gdyż obowiązuje jeszcze rozkład zimowy) dalszy start do Paryża.

Pasażerka wysiadła, stała chwilę niezdecydowana. Tomasz sam niewiedząc dlaczego podszedł do niej.

— Pani zapewne nie zna Pragi, polecam tu dwa hotele: Imperial, lub Beranek są niedrogie, a zupełnie nowocześnie urządzone. Nasi pasażerowie zatrzymują się tam zawsze.

Spojrzała na niego uważnie. Poraz wtóry zadał sobie pytanie, gdzie mógł już widzieć te oczy. Coś go poprostu do nich ciągnęło. Jakieś dalekie, zamglone wspomnienia.

— Pan jest bardzo uprzejmy — odrzekła.

* * *

Skrzypek. Zwłaszcza cudowny był ten skrzypek wydobywający niesłychane wprost rzeczy ze swego instrumentu. Zapomnieli o bostonie, o całej długiej i dowcipnej rozmowie, o tem, że już poważnie nadwerężyli drugą butelkę burgunda, że wokoło siedzi strojny, obcy tłum. Słuchali. Melodja pełzła po sali, wślizgując się jak żmija w nerwy, mózg i duszę. Kłębowisko dawnych, zamazanych wspomnień. Teraźniejszość na chwilę, króciutką jak mgnienie chwilkę znikła.

Nagle Tomasz się ocknął. Spostrzegł, że siedzi naprzeciwko Kitty, która ma oczy, głowę, ręce nogi. Kitty jest bardzo ładną, miłą i bliską. Skrzypce milczały.

Tomasz zaczął mówić. Jak za dawnych studenckich czasów; wiele, bez sensu i związku. Wiedział jedno, że jakaś sprężynka w nim przeskoczyła, że ta jasnowłosa osóbka niesłychanie mu się podoba i że przeżywa coś, co czuje już w sobie dawno podświadomie. Co się nie powtórzy może nigdy więcej w życiu.

Powiedział... zdaje się, że powiedział..., że ona ma bezczelnie piękne oczy.

Kitty się z tego śmiała. Długo, przeciągle...

* * *

Szczęście mu sprzyjało. Pilot towarzystwa zapadł nagle na ostry atak ślepej kiszki. Dyrektor praskiej „Cidny" dowiedziawszy się o świetnej przeszłości lotniczej radjotelegrafisty, a niemając innego wyjścia, zaproponował mu lot.

Był w siódmem niebie. Poleci, i to z kim? Z nią, z Kitty... Zapomniał wczoraj nawet w pośpiechu dowiedzieć

się jej nazwiska. Lecz było mu to w gruncie obojętne. Czar trwał. Pasażerka stała się dla niego czemś bardzo ważnem, czemś, bez którego nie wyobrażał sobie przyszłości.

Wystartował, mając w kabinie prócz Kitty jakiegoś Niemca — przemysłowca.

Boże, co to był za lot. Startu prawie nie było; rzec można, że płatowiec sam oderwał się od ziemi i runął w siny, zalany słońcem bezmiar. Tomasz wiedział jedno, że znów lata i że tam w pierwszym fotelu siedzi ona — Kitty. Pragnął prawie by coś się stało, by mógł wykazać swoje bohaterstwo, brawurę, wysoką klasę pilotażu. Ale jak na złość pogoda była śliczna i silniki pracowały bez zarzutu. Nigdy przedtem nie stwierdził tak namacalnie pieśni silników. Przypomniał sobie zdanie pewnego cywila: „Prawda, panie kapitanie, że z tem motorowem śpiewaniem to bujda? Jakże literatura potrafi paskudzić lotnictwo". Bronił się wówczas. „Nie. To nie żadna literatura, ale prawda najszczersza, prawda, o której wie każdy, kto wiele latał. Gdyby mógł teraz słyszeć ten tam!

Płynęli nad pagórkowatą miejscowością aż do samej Norymbergji.

A co później?

Uśmiech Kitty. Szklanka herbaty. Rozprostowanie zdrętwiałych kości i dalej w drogę.

Ren. Płynie mnóstwo statków, bark, stateczków. Widzi wyraźnie na jakimś maszcie malutką trójbarwną chorągiew.

Francja! Stary Strasburg!

Tyle razy latał tędy jako radjotelegrafista. Dziś, sam nie wiedząc czemu, był wzruszony. Wszystko go wzruszało. Był nawet gotów ściskać celników na lotnisku.

Posadził maszynę tak zgrabnie i lekko, jak gdyby nigdy nie miał żadnej przerwy w lataniu.

Nad pobojowiskiem wielkiej wojny leciał już o zmroku.

Było zupełnie ciemno, gdy zdala błysnął miljonem świateł Paryż. Wielka łuna wdzierała się w czerń nocy, rozpraszała cienie, ukazując nagle mrowie świetlnych punkcików.

Tomasz zniżył lot zbliżając się do miasta-potwora. Całe fontanny jasności biły pod niebo.

Wielki trójsilnikowy Fokker leciał prosto na skrzący się, gwiaździsty Paryż.

Lotnik pomyślał, że przecie tam w kabinie Kitty musi być zachwycona. Odwrócił się i ujrzał ją na mgnienie w nagłym błysku latarni-cyklopa lotniska Le Bourget.

(d. c. n.).

S. A.

Koszty utrzymania samolotu turystycznego

Prawdziwą radość sprawiły nam nadesłane do Redakcji „Lotu Polskiego" uwagi p. Skórzewskiego, stanowiące odzew na nasz apel w artykule pod identycznym jak powyższy tytułem („Lot Polski" Nr. 3/90 z r. b. str. 20 — 21). Autorowi ich bardzo za nie dziękujemy. Dały nam one tę satysfakcję, że apel nie przebrzmiał bez echa i że temat poruszony w artykule jest zupełnie na czasie.

Jeszcze większą radość sprawiłoby nam odezwanie i innych poza p. Skórzewskim pionierów naszego lotnictwa turystycznego, gdyż pomogłoby to nam, a również może i całemu szeregowi interesujących się tem zagadnieniem Czytelników „Lotu Polskiego" do wyrobienia sobie prawidłowego poglądu na koszty utrzymania samolotu turystycznego.

Ze skruchą przyznajemy, że aczkolwiek mamy stały kontakt ze sferami lotniczemi, a w szczególności często stykamy się z zagadnieniami techniczno-gospodarczemi z dziedziny lotnictwa, nie jesteśmy jednak, niestety, ani właścicielami ani użytkownikami awionetek.

Stąd rozważania nasze są raczej teoretyczne. Dane praktyczne, jakiemi rozporządzaliśmy, nie były zbierane przez nas samych bezpośrednio. Dlatego też, poruszając w „Locie Polskim" sprawę kosztów utrzymania samolotów turystycznych, wzywaliśmy i wzywamy pp. posiadaczy takich samolotów do łaskawego wypowiedzenia się i życzliwie przyjmiemy wszelkie uwagi na poruszony przez nas temat.

Zaznaczyć na wstępie musimy, że zupełnie rozmyślnie unikaliśmy różowego przedstawienia sprawy, chcąc, by rzeczywistość przyniosła miłośnikom lotnictwa raczej miłe niespodzianki, niż rozczarowania.

Wracając do uwag p. Skórzewskiego, musimy stwierdzić, że nie ze wszystkiemi podanemi przezeń cyframi możemy się zgodzić. Jeśli nasze cyfry były zbyt pesymistyczne, to te są stanowczo zbyt optymistyczne.

Więc przedewszystkiem sprawa robocizny przy przeglądach silnika i płatowca przed startem i po lądowaniu.

Podane przez nas 500 godzin pracy mechaników odnosi się do przeglądu całego płatowca, a nie wyłącznie silnika, jak przyjął p. Skórzewski. Przeglądów płatowca przed i po locie p. Skórzewski w swojej kalkulacji nie uwzględnia. Przez nas natomiast wzięte były one pod uwagę, jako niezbędny czynnik właściwej konserwacji samolotu. Że nie jesteśmy w tym względzie odosobnieni świadczy np. artykuł p. inż. M. Ducout „Le budget d'un avion de tourisme" w "l'Aérophile" z dn. 28.XI — 14.XII 1930 r., który jednak wpada w drugą ostateczność i wyżej ocenia koszt przeglądów płatowca, niż silnika. P. M. Ducout ocenia roczny koszt konserwacji samolotu na 4.900 fr. fr. (czyli około 1.600 zł.), licząc w tem 2.500 fr. fr. (t. j. około 830 zł.) jako koszt konserwacji samego płatowca (np. takie pozycje, jak czyszczenie, mycie).

Przyjęta przez nas cyfra 500 godzin pracy przy przeglądach silnika i płatowca pochodzi od osób, które nie pracowały same przy tych przeglądach. Oczywiście, kto rozporządza na tyle wolnym czasem, by móc samemu przeprowadzać te przeglądy, lub też osobiście je dopilnować w myśl zasady „pańskie oko konia tuczy", ten osiągnąć może bardzo znaczne oszczędności, tembardziej, gdy jest tak renomowanym pilotem i znawcą silników i płatowców, jak szanowny autor uwag, na które obecnie odpowiadamy.

Natomiast co się tyczy remontów generalnych, to ze skruchą, ale i z pewnego rodzaju zadowoleniem stwierdzamy, że podane przez nas cyfry mogą być uważane za nieco przeholowane, o ile zarówno płatowiec jak i silnik są pierwszorzędnej jakości i są konserwowane z całą pieczołowitością. Lecz trudno nam się zgodzić na cyfry p. Skórzewskiego, w szczególności na to, by generalny remont silnika miał mieć miejsce dopiero po 500 — 700 godzinach pracy. W towarzystwach komunikacji powietrznej, w których silniki są specjalnie pieczołowicie i fachowo obsługiwane i konserwowane, generalne remonty mają miejsce przeciętnie po 150 godzinach lotu, często po 120, a tylko wyjątkowo po 300 godzinach.

Jeśli silnik p. Skórzewskiego pracuje jak nowy po 400 godzinach bez remontu, to trzeba przyznać, że p. Skórzewski ma wyjątkowe szczęście, gdyż silniki tego typu nie spisały się przecież świetnie podczas zeszłorocznego międzynarodowego lotu okrężnego.

Co się tyczy kosztu remontów generalnych, to wysoki koszt podany przez nas pochodzi stąd, że przewidujemy tylko i to wyłącznie remonty fabryczne. Dlaczego? Bo tylko te dają dostateczną rękojmię należytego fachowego wykonania. A gdzie jak gdzie, ale w dziedzinie lotnictwa, gdzie życie lotnika zależy od byle drobiazgu, remonty mogą być powierzane tylko fachowym i odpowiedzialnym rękom, co zresztą przyznaje i sam p. Skórzewski. Prawda, że takie remonty kosztują bardzo dużo, że jakiś domorosły mechanik zrobi to samo nieporównanie taniej, lecz przecież tutaj w grę wchodzi życie ludzkie. Lekceważenie tych spraw było przyczyną wielu wypadków.

Co zaś do kosztu części zapasowych, to podane przez nas nie są zbyt wygórowane. Tak np. części zapasowe do silników Wright'a 220 KM, będących w użyciu P. L. L. „Lot" obciążają godzinę pracy silnika kwotą 10,39 zł., pomimo, że części te są przez „Lot" sprowadzane w większych ilościach i z pierwszych rąk. Koszt części zapasowych do silników Junkers'a 6-cylindrowych o bardzo prostej konstrukcji wynosi w P. L. L. „Lot" na 1 godzinę lotu 11,85 zł. Przy 150 godzinach lotu rocznie wyniesie to 1.558 zł.

(Wright) i 1.777 zł. (Junkers), a więc cyfry zbliżone do naszych. A koszt części zapasowych płatowców P. L. L. „Lot" mięszanej konstrukcji (drzewo i stal) wraz z kosztem materjałów użytych przy remontach wynosi około 26 zł. na godzinę lotu. Przy niedość starannej obsłudze koszt części zapasowych musi wzrosnąć. Jednak ustalenie ścisłej o tyle o ile cyfry może mieć miejsce dopiero wówczas, gdy będzie można operować danemi statystycznemi za dłuższy okres.

Co do niskich cyfr p. Skórzewskiego, to pochodzą one również i stąd zapewne, że nie wziął on pod uwagę większego kosztu obsługi zimą i konieczności mniej lub więcej drobiazgowego przeglądu płatowca po zimowej bezczynności, tego, że np. silniki smarowane rycyną muszą być na wiosnę rozbierane, przemywane, a następnie składane.

Nie możemy się również zgodzić na twierdzenie, że po 5 latach będzie można jeszcze sprzedać korzystnie maszynę.

Pomimo, że samolot w ciągu 5-ciu lat nie wykona całych 750 godzin, lecz, powiedzmy, połowę tego, to jednak w grę tu wchodzi wspomniane już przez nas uprzednio przestarzenie się typu. Zresztą sam p. Skórzewski wspomniał, że po 5 latach „nasz stary, poczciwy ptak będzie się nam wydawał wolny i ospały" (my dodamy tu jeszcze „niewygodny, staromodny, niepraktyczny i t. p.") — w porównaniu do nowych wspaniałych modeli. Czy znajdzie się więc na taki samolot nabywca? Może to mieć miejsce w Anglji, gdzie ludzie poświęcają sportowi więcej jak my czasu i pieniędzy. Tam samolot, który już wykonał 750 godzin lotu, jest nietylko zdatny jeszcze do użytku i nie przestarzały, lecz może być jeszcze nadal ostatniem słowem techniki w dziedzinie awionetek, gdyż wylatał te godziny w krótkim przeciągu czasu. Inaczej jest u nas, gdzie na 49 zarejestrowanych samolotów turystycznych w r. 1930 tylko trzy miały ponad sto godzin lotu, przyczem najwyższą ilość godzin stanowi 119, a 34 samoloty z tych 49-ciu miały poniżej 50 godzin.

Zgadzamy się z p. Skórzewskim, że ze sprzedaży samolotu po 750 godzinach pracy można osiągnąć jeszcze zwrot około 50% wyłożonej na jego kupno gotówki. Lecz osiągnąć to można tylko dużo latając i nie dopuszczając w ten sposób do zestarzenia się typu samolotu. Brzmi to nieco paradoksalnie, lecz tak jest. Powtarzamy, że nie w tym celu mówiliśmy tutaj prawdę w oczy, by zniechęcić do kupna samolotu. Nie, celem naszym jest zaoszczędzenie przykrych rozczarowań, któreby mogły wpłynąć bardziej zniechęcająco do lotnictwa wogóle, niż nasze cyfry do kupna. Z naszych wywodów zdaje się wypływać nie wniosek, by samolotu nie nabywać, lecz przeciwnie — nabywać, ale o ile poszczególne jednostki nie są w stanie same dużo latać, nabywać je lub też użytkować łącznie z innymi, a więc w klubach, mniejszych lub większych związkach, wreszcie po dwie, trzy osoby razem. Wówczas w istocie osiągnąć możemy to, co pisze p. Skórzewski, t. j. częściowy zwrot ceny kupna.

A teraz zastanówmy się, czy rzucona przez p. Skórzewskiego myśl zrezygnowania z ubezpieczenia t. zw. „aerocasco" i twierdzenie o małem ryzyku uszkodzenia samolotu są słuszne. Wróćmy do cyfr. Na wspomnianych już 49 samolotów w Polsce było w 1930 r. 21 uszkodzeń, z których 4 — stuprocentowe, 3 — pięćdziesięcioprocentowe, 13 — od pięciu do trzydziestu trzech procent i 1 — dwuprocentowe.

Chyba te cyfry wystarczą, by przekonać każdego, że sprawy ubezpieczeń nie należałoby lekceważyć.

Na zakończenie musimy przyznać najzupełniejszą rację p. Skórzewskiemu co do składanych skrzydeł, które w rzeczywistości przeszło o 60% zmniejszają koszt hangarowania. Musimy też poruszyć sprawę, która wpłynęłaby znacznie na koszt remontów. Chodzi nam tu o warsztaty reparacyjne samolotów turystycznych.

Warsztaty takie, zorganizowane na większych lotniskach staraniem klubów lub związków lotniczych, posiadające wykwalifikowany lecz nieliczny personel, mogłyby taniej wykonywać wszelkie remonty awionetek, niż fabryki, obciążone wielkiemi generaljami, a specjalizując się w dziedzinie płatowców turystycznych i silników słabej mocy, dokonywałyby remontów być może nawet i lepiej, niż nasze krajowe fabryki, uskuteczniające remonty tych typów samolotów i silników jedynie ubocznie. Ponadto przy dokonywaniu remontów w takich warsztatach odpadałyby koszta (i ewentualna strata czasu) związane z przeprowadzaniem oddzielnie remontu płatowca, a oddzielnie silnika (np. remont silnika w Warszawie, a płatowca w Lublinie).



Kto wskaże, gdzie jest samolot?

Redaktor: *Jerzy Witkowski.* Wydawca: *Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.*

Zakł. Graf. „Drukarnia Bankowa". Moniuszki 11.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej
CZŁONEK F. A. I.
Warszawa, Krakowskie Przedmieście № 11
Adres telegraficzny: Aeroklub Warszawa
Telefon 603-70 Sekretarjat A. R. P.
Telefon 265-95 Komisja Lotn. Sport.

BIULETYN

Nr. 8 (44).
1.IV — 15.IV 1931.

Przyjęcie członków

Przyjęci zostali do Aeroklubu R. P. jako członkowie zwyczajni:

Henryk JAKUBOWSKI, gen. reprezentant P. L. L. „Lot" — Bukareszt.
Inż. Mieczysław KURMAN, kier. działu przem. w I. B. T. L. — Warszawa.
Aleksander LEDNICKI — Warszawa.
Dr. Alfred WIELOPOLSKI — Warszawa.

Przyznanie M. D. P.

Komisja sportowa A. R. P. po zbadaniu przedłożonych dokumentów przyznała Międzynarodowy Dyplom Pilota Kategorji C (pilot samolotu) wraz z licencją sportową na rok 1931:

Nr. 197 SIMMER Fryderyk, ur. 27.XII.1892 w Stockerau (Austrja).

Rekordy międzynarodowe

F A. I. zatwierdziła następujące nowe rekordy lotnicze:

KLASA C. (Samoloty silnikowe)

Samoloty lekkie — 2-ga kategorja.

(najmniej dwumiejscowe o c. wł. do 280 kg.)

Rekord odległości w linji prostej (Francja)
Reginensi i Lecointe na awionetce Farman 230 z silnikiem Salmson 40 KM.
Toussus le Noble — Marignane (Marsylja) dn. 18.II.31 . . 636 km. 50 mtr.

KLASA C.

(bis) (Wodnopłatowce) Wodnopłatowce lekkie.

I-sza Kategorja (najmniej dwumiejsc. o c. wł. do 500 kg.)

Rekord wysokości (Włochy).
Domenico Antonini i Spartaco Trevisan na wodnopłat. Caproni „Ca 100" Idro z silnikiem Cirrus Hermes 105 KM.
Lotnisko Lambrate (Medjolan) dn. 27.II.31. . . . . . 5.324 mtr.

Warszawa, dnia 15 kwietnia 1931 r.
L. dz. 339/31.

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
(—) *B. J. Kwieciński*
Sekretarz Generalny.

LIGA · OBRONY
POWIETRZNEJ · I · PRZECIWGAZOWEJ
BIULETYN

Nr. 42.

ZARZĄD GŁÓWNY

„Chwilki Lotnicze" — w maju 1931 r. Godz. 14.35 do 14.50[1])

Dnia 5.V. Dorobek techniczny lotnictwa polskiego z lat ostatnich. — inż. Z. Arnd. 12.V. Problem samolotów rakietowych — Jerzy Falkiewicz. 19.V. Lotnictwo morskie a modelarstwo — red. J. Witkowski. 26.V. Wiec na lotnisku. — M. Morsztynkiewiczówna.

KOMITETY WOJEWÓDZKIE

KOM. WOJ. LUBELSKI.

Praca L. O. P. P. wśród młodzieży szkolnej. Akcja propagandowa i organizacyjna prowadzona przez Komitet Wojewódzki L. O. P. P. w Lublinie przy współudziale i poparciu władz szkolnych, a mająca na celu organizowanie młodzieży szkolnej w Kołach L.O.P.P., daje bardzo dobre rezultaty.

Najlepszym tego dowodem jest stale wzrastająca ilość Kół Szkolnych na terenie całego Województwa Lubelskiego; w ostatnim tygodniu mamy do zanotowania powstanie dwóch nowych Kół Szkolnych. I-sze z nich założone zostało w Koedukacyjnym Gim. Humanistycznym Tow. Szkoły Średniej w Dęblinie, dzięki poparciu dyrektora Stanisława Kurowskiego.

Na zebraniu Organizacyjnym Koła niemal cała młodzież gimnazjum wyraziła gotowość należenia do L. O. P. P.; do do Zarządu, Koła którego opiekunem z ramienia szkoły jest p. prof. Piotr Posiadły wybrani zostali następujący uczniowie i uczenice: Prezes — Stefan Krzywiec, v-prezes — Kazimiera Jońska, sekretarz — Józef Czekalski, skarbnik — Janina Leczkówna. Nowy Zarząd Koła przystąpił do energicznej pracy postanawiając stworzyć biblioteczkę lotniczą i poczynić przygotowania do założenia modelarni szkolnej.

II-gie Koło Szkolne, liczące z górą 60 członków; zorganizowane zostało dzięki łaskawemu poparciu p. Kierownika szkoły powszechnej w Milanowie pow. Radzyńskiego; do Koła tego należy również całe grono nauczycielskie wymienionej szkoły; opiekunem Koła w Milanowie jest p. Kierownik Kucharski, skarbnik — Mieczysław Muszyński, sekretarz — Gustaw Piasecki, oraz członkowie Zarządu: Henryk Król i Feliks Tadeusz. Nowe Koło rozpoczęło już żywą pracę organizacyjną i propagandową.

Bardzo pożytecznie pracujące Koło Szkolne L.O.P.P. przy Gim S. S. Urszulanek w Lublinie zorganizowało w marcu odczyt w gmachu gimnazjum dla swoich członkiń; prelegentem był p. Zygmunt Radomski, inspektor Lotnictwa i O. P. L. Komitetu Wojewódzkiego w Lublinie, który wygłosił pogadankę na temat „Historja lotnictwa i jego stan obecny"; pogadanka ilustrowana była szeregiem przezroczy.

Całość spotkała się z żywym zainteresowaniem licznie zgromadzonych wychowanek gimnazjum na czele z opiekunkami S. S. Urszulankami.

Ciekawa impreza propagandowa L. O. P. P. w Lubartowie. Koło miejscowe L. O. P. P. w Lubartowie przy łaskawej współpracy pani Wandy Śliwiny, utalentowanej literatki, znanej pod pseudonimem „Jagienki z pod Lublina", zorganizowało w Lubartowie wieczór poświęcony propagandzie celów L.O.P.P. Na program imprezy, która odbyła się przy wypełnionej sali miejscowego kina „Oaza", złożyła się komedja lotnicza w dwóch aktach pióra p. Wandy Śliwiny pod tytułem „Prędko i dobrze", oraz szereg utworów tejże autorki na tematy lotnicze; całość zakończona została finałem zatytułowanym „Niech żyje L. O. P. P."

Wszyscy amatorzy wywiązali się znakomicie ze swych ról, to też impreza pozostawiła jaknajlepsze wrażenie; czysty dochód zasilił kasę Koła.

Należy na tym miejscu podkreślić pracę p. Wandy Śliwiny, która nie szczędziła starań przy organizacji imprezy, dzięki czemu udała się ona doskonale.

Z działalności inspektoratu O.P.G. Realizując plan prac na rok 1931 Inspektorat Wojewódzki O. P. G. w okresie od 1-go stycznia do 1-go kwietnia zorganizował kilka kursów O. P. G. na terenie miasta Lublina majac na względzie obronę przeciwgazową.

Dalsze prace organizacyjne, zaopatrzenia i wyszkolenia Inspektorat O.P.G. powierzył miejscowemu Komitetowi według planu ułożonego specjalnie dla powyższego Komitetu.

Zainteresowanie się sprawą O. P. G. na prowincji ogarnia coraz szersze warstwy społeczeństwa. Wyrazem tego zainteresowania są zapotrzebowania na prelegentów i pokazy z dziedziny O.P.G. Komitet Wojewódzki, mając doskonały środek propagandowy w postaci czołówki samochodowej, nawet w porze zimowej stara się zaspakajać prośby poszczególnych Kół. W okresie tym czołówka zwiedziła następujące miejscowości; Ratoszyn, Łuszczów, Wólka, Siedliszcze, w których urządzone były przedstawienia składające sie z odczytu i pokazu kinematograficznego z wyświetleniem filmu z dziedziny O. P. G. i O. P. L. Przedstawienia te, prócz dorobku propagandowego, dają zwykle pewne korzyści materjalne.

Zakończenie kursu O. P. G. dla Szkół Średnich. W dniu 29-go marca w lokalu L. O. P. P. przy ul. Powiatowej Nr. 1 odbyła się uroczystość zakończenia kursu O. P. G. dla Szkół Średnich męskich w Lublinie.

W obecności przedstawicieli władz szkolnych i kuratorjum Lubelskiego 44-ech absolwentów kursu otrzymało świadectwa instruktorskie II-ej kategorji na powyższym kursie wykłady były prowadzone przez następujące osoby:

Ratownictwo — dr. Dłużniewki, bojowe środki chemiczne — prof. Paciorek, technika walki — prof. Godziszewski, ćwiczenia taktyczne — kpt. Cebula. Obrona indywidualna — insp. Rudnicki, zbiorowa prof. Dec, meteorologja — prof. Paciorek, obrona przeciwlotnicza i propaganda — insp. Radomski. Ogólne kierownictwo kursu spoczywało w ręku inspektora O. P. G.

KOMITET WOJ. LWOWSKI.

Kurs o. p. g. Staraniem Sekcji Propagandowej Powiatowego Komitetu Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej odbył się w dniach 8, 9 i 10 marca 1931 trzydniowy kurs propagandowo-instruktorski obrony lotniczej i przeciwgazowej Polski. W kursie wzięło udział: 42 osób, w tem 26 nauczycieli szkół powszechnych z powiatu kamioneckiego, 7 funkcjonarjuszy Policji Państwowej, 6 urzędników Pow. Komendy Uzupełnień (P. K. U.) i 4 uczni gimnazjalnych.

Uroczyste otwarcie kursu w obecności jego uczestników, tudzież licznie zebranych przedstawicieli władz, urzędów i organizacyj społecznych, nastąpiło w niedzielę 8 marca b. r. w sali posiedzeń Rady Powiatowej, która służyła równocześnie za salę wykładową. Zebranych powitał serdecznie Przewodniczący pow. Komitetu L.O.P.P., starosta Robert Kulpiński, wyłuszczając zadanie kursu tudzież doniosłe cele L.O.P.P., które winny znaleść poparcie całego społeczeństwa. Z kolei przemówił referent organizacyjny Lwowskiego Komitetu Wojewódzkiego, P. Adam Willman, zachęcając do intensywnej pracy i organizacji L. O. P. P., zwłaszcza wobec agresywnych dążeń niemieckich i sowieckich. Przewodniczący Sekcji Propagandowej: p. Major Hipolit Wojciechowski powitał uczestników tejże Sekcji, wskazując równocześnie na zadania i prace, jakie oczekują uczestników, absolwentów kursu na terenie powiatu, streszczające się w żywej, celowej, umiejętnej propagandzie celów i idei L.O.P.P. wśród najszerszych warstw narodu.

---

[1]) Zmiana godzin dotyczy tylko jednego miesiąca i spowodowana jest odczytami maturalnemi.

Właściwy kurs rozpoczął odczyt propagandowy p. A. Willmana, ilustrowany filmem,przedstawiającym dotychczasową działalność L.O.P.P. w Polsce. Program kursu obejmował następujące zagadnienia: 1) znaczenie lotnictwa i obrona przeciwlotnicza (referent p. kapitan — pilot 6 p. lot. ze Lwowa Wiktor Robatycki) 2) historja gazów, 3) walka gazowa, 4) obrona przeciwgazowa (prelegent por. w rez. Michał Franciszkiewicz), 5) sprzęt przeciwgazowy z pokazami i ćwiczeniami praktycznemi w terenie (prelegent Por. Józef Białorucki, pow. Komendant P. W. i W. F.), 6) ratownictwo (prelegent Dr. Ambroży Celewicz). Wykłady ilustrowane obrazami świetlnemi obejmowany 11 godzin, ćwiczenia praktyczne odbyły się w 3 godzinach. Kurs zakończono stosownem przemówieniem p. Majora H. Wojciechowskiego, rozdaniem odpowiednich zaświadczeń uczestnikom kursu, tudzież zebraniem towarzyskiem, w czasie którego w małej pogawędce omawiano metody i wytyczne plany L.O.P.P. w tutejszym powiecie na przyszłość. W czasie kursu przeprowadzono propagandę obrony lotniczej i przeciwgazowej przez zorganizowanie w sali wykładowej skromnej wystawy dotyczącej literatury t. j. książek, broszur, czasopism, tablic, wykresów, sprzętu obrony przeciwgazowej i t. p. tudzież przez wydanie kilku tysięcy ulotek propagandowych, wzywających do oglądania fimów p. t., 1) Silne lotnictwo — to silna Polska, 2) Nie wytrują nas wrogowie, 3) Obrona przeciwgazowa, 4) Działalność L.O.P.P., które wyświetlano w dn. 9 i 10 marca 1931 od godz. 6 wieczorem przy licznym udziale widzów. W czasie kursu dokonano kilka zajmujących zdjęć fotograficznych.

KOMITET WOJ. ŚLĄSKI.

SPRAWOZDANIE z DZIAŁALNOŚCI KOMITETU MIEJSKIEGO w KRÓLEWSKIEJ HUCIE ZA R. 1930.

I. Organizacja. Na terenie Król. Huty istnieje Komitet Miejski z prawami Komitetu Powiatowego i składa się on z sześciu Kół Miejscowych i czterech Kół Szkolnych (piąte Koło Szkolne, t. j. przy Woj. Szk. Mech. Hutn. od września wraz ze szkołą przeniosło się do Katowic).

Koło Nr. I tworzą urzędnicy państwowi, policja i wojsko, Koło Nr. II urzędnicy komunalni, Zakładu Ubezpieczeń i Lecznicy Brackiej; Koło Nr. III tworzy nauczielstwo szkół średnich i powszechnych, Koło Nr. IV składa się z członków wolnych zawodów, a Koło Nr. V tworzą urzędnicy i robotnicy wielkiego przemysłu, Koło VI tworzy personel przy Gen. Konsulacie R. P. w Bytomiu.

Liczba Kół Szkolnych powiększona została z 4 na 5, a mianowicie po usilnych zabiegach zarządu i poparciu p. dyr. Warcholika zorganizowano Szkolne Koło przy gimn. Mat. Przyr., natomiast jak już wyżej zaznaczono ubyło jedno Koło Szkolne, które przeniosło swą siedzibę do Katowic.

Skład osobowy organizacji L. O. P. P. na terenie miasta Król. Huty w roku 1930 był następujący: prezes — dr. Zagórowski Juljan, dyrektor „Skarbofermu"; viceprezes — Spaltenstein Wincenty, prezydent miasta; sekretarz — Niciewicz Józef, dyr. policji miejskiej: skarbnik — Blak Jan, urzędnik prywatny; zast. sekretarza — Morkowski Nepomucen, dentysta; zast. skarbnika — Szczur Franciszek, nacz. z Zakł. Ubezp.; czł. zarządu — Koj Aleksander, nacz. z Zakł. Ubezp.

Oprócz wymienionych Panów członkami zarządu z urzędu byli prezesi najliczniejszych Kół Miejscowych, a mianowicie: Szczęk Bolesław, nacz. sądu; Dubiel Paweł, burmistrz miasta; inż. Drozdowski Witold z Huty Król. i Laury. Zastępcami byli: ś. p. Boczek Robert, inspektor szkolny i Stawski Jan, adwokat i notarjusz.

W skład Komisji rewizyjnej Komitetu Miejskiego wchodzili pp.: Kozioł Jerzy, dyrektor Banku Polskiego; Maskuliński Zygmunt, dyr. Banku Przemysłowców i Grześ Franciszek, radca Magistratu. Zastępcami byli: dyr. Banku Ludowego Antaszek Jan i dr. Jan Dymnicki z M. K. O. Delegatami na Walne Zebranie Komitetu Wojewódzkiego wybrani byli pp.: D-ca 75 pp. płk. Klaczyński Wacław i naczelnik sądu Szczęk Bolesław.

Praca Kół Miejscowych ograniczała się do propagowania idei L. O. P. P. wśród swych członków, werbowania nowych i pomocy Komitetowi Miejskiemu przy urządzaniu imprez.

Program pracy Kół Szkolnych przewidywał odczyty z zakresu lotnictwa i obrony przeciwgazowej, utworzenie drużyn gazowniczych oraz wyświetlanie filmów propagandowych.

Komitet Miejski odbył w roku 1930 dwa Zebrania Walne, t. j. 11. IV. 1930 zebranie sprawozdawcze i dnia 27. XI. zebranie programowo-budżetowe. Zebrań plenarnych zarządu odbyło się trzy i szereg posiedzeń prezydjum.

Komitet Wojewódzki w swem sprawozdaniu, przedłożonem na Walnem Zebraniu w dniu 30.IV.1930 r. stawia Komitet Królewsko-Hucki za wzór innym Komitetom i wyraża pełne uznanie zarządom tegoż. Koła Miejscowe i Szkolne odbywały stosownie do statutu regularnie swe zebrania zarządu i walne.

Liczbę członków w stosunku do liczby mieszkańców miasta uznajemy jeszcze za niewystarczającą, gdyż jest 2624 członków rzeczywistych L. O. P. P. (nie licząc młodzieży), co stanowi zaledwie 2.948% ogólnej liczby mieszkańców miasta (89.000). Liczba członków rzeczywistych w porównaniu z rokiem 1929 wzrosła tylko o 10 osób, liczba zaś członków wspierających wzrosła o 29,23%, co w głównej mierze zawdzięczać należy przychylnemu stanowisku do zamierzeń L. O. P. P. pp. dyrektorów i grona profesorskiego tut. szkół średnich oraz młodzieży, która swych kolegów do Kółek L. O. P. P. przyciągła. Ogółem liczba członków zwiększyła się w roku 1930 w porównaniu z r. 1929 o 9,43%. Główną przeszkodą rozwoju naszego Komitetu w roku 1930 był ciężki stan gospodarczy.

Komitet Miejski w roku 1931 wzmocni w znacznym stopniu akcję propagandową przez przyciągnięcie do pracy szerszych warstw oraz propagandę odczytowo-prasową, urządzanie kursów o. p. g. i t. p.

II. Fundusze. Fundusze składają się z wpisowego, składek, darów i dochodów z imprez. Składki wpływały normalnie, t. j. przeciętnie miesięcznie zł. 1.368,64, co stanowi 92.889% i były częściowo inkasowane przez własnego inkasenta (zwłaszcza w Kole IV), w większości zaś instytucje, których pracownicy są członkami L. O. P. P., nadsyłają składki co miesiąc lub co kwartał do poszczególnych Kół Miejscowych.

Ogólna suma wpływów Komitetu Miejskiego w roku 1930 wyraża się kwotą zł. 37.342,21, przewyższyła więc wpływy z r. 1929 o zł. 3.742,59. Składki członkowskie w r. 1930 przyniosły zł. 16.425,70 zatem w porównaniu z r. 1929 wzrosły o zł. 1.417,10. Z balu uzyskaliśmy zł. 10,58 więcej niż w roku poprzednim. Wojewódzki Dzień przyniósł o zł. 1.562,91 więcej niż w r. 1929, a „Tydzień" o złotych 2.154,86 więcej niż w r. 1929. Widzimy zatem największy wzrost w rubryce „Wojew. Dnia" i „Tygodnia", a to wskutek urządzenia 2 pokazów gazowych.

Nadmieniamy, że dochód z loterji i koncertów nie dorównał dochodom z r. 1929, gdyż imprezy te przyniosły razem w r. 1930 złotych 4.767,21, czyli o zł. 690,99 mniej niż w r. 1929. Ze sprzedaży broszur uzyskano o zł. 118,70 niż w roku poprzednim. Zmniejszenie tego dochodu powstało wskutek małej frekwencji na koncertach z powodu niepogody, ,ora za wysokiemi cenami losów.

D o c h o d y:

Tyt.	I. Dochody z majątku		
	Gotówka z r. ubiegł.	zł.	1.606,17
	Odsetki od niej . .	„	22,63
Tyt.	II. Subwencje samorządów inne		
Tyt.	III. Wpisowe	„	201,50
Tyt.	IV. Wkładki	„	16.423,70
Tyt.	V. Dary	„	891,75
Tyt.	VI. Propaganda		
	Tydzień L. O. P. P.	„	6.848,38
	Wojewódzki Dzień L. O. P. P. . .	„	6.209,77
	Imprezy Komitetu Miejskiego . .	„	6.743,11
Tyt.	VII. Dochody ze stałych przedsiębiorstw		—
Tyt.	VIII. Dochody nieprz. .	„	34,22
	Sprzedaż inwentarza	„	24,—
	Razem	zł.	39.009,23

R o z c h o d y:

Tyt.	I. Administracja		
	Wydatki osobowe	zł.	360,—
	Wydatki rzeczowe	„	221,33
Tyt.	II. Propaganda		
	Tydzień L. O. P. P.	„	1.336,02
	Woj. Dzień L.O.P.P.	„	817,31
	Imprezy Komitetu Miejskiego . . .	„	2.975,26
Tyt.	III. Przekazy do Kasy Kom. Wojew. . . .	„	31.716.01
Tyt.	IV. Stałe przedsięb. .	„	—
Tyt.	V. Subwencje i zapomogi	„	—
Tyt.	VI. Fundusz rez.. . .	„	401,10
Tyt.	VII. Wydatki nieprz. .	„	125,35
Tyt.	VIII. Inwentarz	„	1.056,85
	Razem	zł.	39.009,23

POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT“

Rozkład Lotów

Ważny od 1 kwietnia do 15 września 1931.

Czas środkowo-Europejski.

Samoloty kursują codziennie z wyjątkiem niedziel

Połączenia lotnicze:	Godzina odlotu i przylotu		KIERUNEK		Godzina przylotu i odlotu	Połączenia lotnicze:
	15.50	o	Warszawa	p.	10.10	z miastami: Bydgoszcz, Katowice, Kraków, Poznań, Gdańsk, Brno, Wien
	18.00	p.	Poznań	o.	8.00	
	15.30	o.	Warszawa	p.	9.50	
	17.20	p.	Bydgoszcz	o.	8.00	
	15.40	o.	Warszawa	p.	10.20	
	18 00	p.	Gdańsk (Danzig)	o.	8.00	
	16.00	o	Warszawa	p.	9 30	
	18.00	p.	Katowice	o.	7.30	
z miastami Brno, Wien	10.40	o.	Warszawa	p.	15.00	z miastami: Bydgoszcz, Katowice, Poznań, Gdańsk
	12.30	p.	Kraków	o.	13.10	
	* 13.00	o	Kraków	p.	** 12.30	
	13.40	p.	Katowice	o.	11.50	
	8.00	o.	Warszawa	p	15.20	
	10.30	p.	Lwów	o.	12.50	

Połączenia lotnicze	Godzina odlotu i przylotu *	**		KIERUNEK		Godzina odlotu i przylotu *	**	Połączenia lotnicze
Katowice-Wien połączenie codzienne z wyjątkiem niedziel	10.40		o.	WARSZAWA	p.	15 00		Wien-Katowice połączenie codzienne z wyjątkiem niedziel
	12.30		p.	Kraków	o.	13.10		
	13.00	13.00	o.	Kraków	p.	12.20	12.30	
	13.40		p.	Katowice	o.		11.50	
	14.10		o.	Katowice	p.		11.20	
	15.55		p.	Brno	o		9.35	
	16.10		o.	Brno	p.		9.20	
	17.10	15.50	p	WIEN	o.	9.40	8.20	
	8.00		o.	WARSZAWA	p.	15.20		z miastami: Bydgoszcz, Katowice, Poznań, Gdańsk
	10.30		p.	Lwów	o.	12.50		
	* 11.00		o	Lwów	p	** 12.20		
	12 30		p.	Cernauti *	o.	10.50		
	13 00		o.	Cernauti *	p.	10.20		
	15.40		p	Galati	o.	7.40		
	16.00		o.	Galati	p.	7.20		
	17.20		p.	BUCURESTI	o.	6.00		

OBJAŚNIENIE ZNAKÓW

[*] samoloty kursują tylko: w poniedziałki, środy, piątki,

[**] samoloty „ „ we wtorki, czwartki, soboty,

o. odlot,

p. przylot,

* lądowanie w Cernauti dopiero po otwarciu tam lotniska.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.



Zakł. Graf. „Drukarnia Bankowa", Warszawa, Moniuszki 11.